ИСТОРИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ

развитія и дѣятельности

МОРСКОГО МИНИСТЕРСТВА,

за сто лѣтъ его существованія

(1802—1902 гг.).



Составленъ, по порученію Министерства, отставнымъ подполковникомъ корпуса флотскихъ штурмановъ **С. Ѳ. Огородниковымъ.**

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1902.

Печатано по распоряженію Морского Министерства

Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.



ОГЛАВЛЕНІЕ.

Царствованіе ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I.

СТРАН.

Царствованіе ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ I.

Царствованіе ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА II.

СТРАН.

Царствованіе ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III.

Царствованіе ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II.



Историческій обзоръ.



Его Императорское Высочество

Великій Князь

Константинъ Николаевичъ.



Его Императорское Высочество

Великій Князь

Алексій Александровичъ.

ИСТОРИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ

развитія и дѣятельности Морского Министерства, за сто лѣтъ его существованія.

(1802—1902 гг.).

Учрежденіе Министерства Морскихъ силъ въ 1802 г.

8 Сентября 1902 года исполняется столѣтіе со времени обнародованія манифеста Императора Александра I объ учрежденіи министерствъ, въ томъ числѣ и «Министерства Морскихъ силъ», переименованнаго въ 1815 году въ Морское министерство.

За этотъ періодъ времени, обнимающій четыре истекшихъ царствованія Русскихъ Государей, совершилось много перемѣнъ въ морской администраціи, вызывавшихся правительственными заботами о развитіи морскихъ силъ Имперіи и объ улучшеніи устройства того высшаго морского учрежденія, которое призвано завѣдывать, какъ организаціей флота, такъ и хозяйственнаго имъ управленія.

Въ настоящемъ «Обзорѣ» приведены хронологически всѣ тѣ главныя административныя перемѣны, которыя возникли одна за другою, въ зависимости отъ послѣдовательно измѣнявшагося строя государственной жизни и роста нашего флота. Такими перемѣнами обиленъ

былъ весь XIX вѣкъ, а въ особенности вторая его половина, когда послѣдовалъ рядъ коренныхъ преобразованій во всѣхъ частяхъ морского управленія.

Управленіе Морскимъ вѣдомствомъ до учрежденія «Министерства Морскихъ силъ».

Но такъ какъ учрежденіе Морского министерства органически связано съ существовавшимъ до 1802 года морскимъ управленіемъ, то, для надлежащей оцѣнки состоявшихся въ истекшемъ столѣтіи реформъ морской администраціи, представляется необходимымъ взглянуть на существовавшую до этого времени систему морского управленія, установленную незабвеннымъ Основателемъ русскаго флота Императоромъ Петромъ Великимъ, указавъ при этомъ всѣ тѣ перемѣны, которымъ эта система подвергалась при его преемникахъ, восходя отъ простѣйшей формы до болѣе сложной, отъ единоначалія власти до управленія коллегіальнаго, пока, наконецъ, путемъ опыта не окрѣпла въ существующей нынѣ формѣ министерскаго управленія.

Учрежденіе приказовъ для завѣдыванія военно-морскимъ дѣломъ.

Первообразомъ учрежденія, вѣдающаго морское дѣло, были *Приказы*—эта простѣйшая форма правительственныхъ учрежденій, существовавшая на Руси, со временъ Іоанна III, во всѣхъ нашихъ вѣдомствахъ, гдѣ главную роль въ то время играли не внутренняя организація, не предѣлъ власти, а лицо, пользовавшееся бо́льшимъ или меньшимъ Царскимъ довѣріемъ. Чѣмъ выше было довѣріе къ стоявшему во главѣ Приказа лицу, тѣмъ шире были и дѣйствія Приказа. Дѣла, касавшіяся первоначальнаго Морского управленія, заведеннаго на Воронежѣ, сосредоточивались въ Приказахъ, носившихъ именованіе: *Воинскаго морского флота* и *Адмиралтейскихъ дѣлъ* и находившихся въ Москвѣ съ 1698 и 1700 годовъ.

Главными сотрудниками Петра и организаторами всего морского дѣла были: адмиралъ *Ѳедоръ Матвѣевичъ графъ Апраксинъ* и вице-адмиралъ *Корнилій Ивановичъ Крюйсъ*. На этихъ двухъ лицахъ зиждилось все тогдаш-

нее морское благоустройство. Какъ вѣрный истолкователь предначертанія Царя, любимецъ его и даже родственникъ, Апраксинъ съ 1708 г. завѣдывалъ всѣмъ Морскимъ вѣдомствомъ, отличаясь необыкновенною энергіею, умомъ и находчивостью въ затруднительныхъ обстоятельствахъ. Крюйсъ, родомъ датчанинъ, по службѣ голландскій морякъ, знавшій практически всѣ стороны морской и административной дѣятельности, былъ для Петра драгоцѣнною находкою въ дѣлѣ созиданія флота, устройства адмиралтействъ и верфей, гидрографическихъ и законодательныхъ работъ.

Учрежденіе Военной Морского флота канцеляріи.

Но, по мѣрѣ увеличенія нашихъ морскихъ силъ первыми балтійскими судами и расширенія раіона дѣйствій самаго управленія, нахожденіе въ Москвѣ центральнаго морского учрежденія оказалось весьма неудобнымъ, такъ какъ распорядительною частью управленія флотомъ завѣдывалъ, какъ упомянуто, адмиралъ Апраксинъ, пребывавшій тогда въ Петербургѣ. Въ устраненіе такого неудобства и для сосредоточенія высшей морской администраціи учреждена была въ 1712 году, въ Петербургѣ, *Военная морского флота канцелярія*, независимо московскаго Приказа адмиралтейскихъ дѣлъ, переименованнаго въ Московскую адмиралтейскую контору, которая стала завѣдывать лишь хозяйственною морскою частью.

Учрежденіе Адмиралтейской Коллегіи.

Всѣ эти начальныя учрежденія, съ ихъ старыми порядками и словесными распоряженіями, при усложненіи морскихъ требованій и вопросовъ, оказались на практикѣ не только мало полезными, но скорѣе вредными, какъ допускавшія произволъ власти, нерѣшительность дѣйствій и неопредѣленность взаимныхъ отношеній начальниковъ. На основаніи такого опыта и соображеній съ существующими порядками, видѣнными въ Англіи и Голландіи, Петръ Великій рѣшился прибѣг-

*

нуть къ устраненію единоличнаго правленія въ государственныхъ учрежденіяхъ и замѣнить ихъ формою управленія коллегіальнаго. Указомъ 1718 года онъ учредилъ девять государственныхъ коллегій, обнимавшихъ собою различныя тогдашнія вѣдомства, а въ томъ числѣ и *Адмиралтейскую коллегію*,—совѣщательное товарищеское собраніе членовъ, долженствовавшихъ рѣшать всѣ дѣла по частямъ, какъ распорядительной, такъ и хозяйственной, по общему согласію. Эти новыя учрежденія подчинены были преобразованному одновременно Правительствующему Сенату, какъ высшему мѣсту надзора за правильностью дѣйствій всѣхъ коллегій. Поэтому дѣла, превышавшія права коллегій, или вызывавшія какое либо затрудненіе и недоразумѣніе, восходили къ Сенату чрезъ генералъ-прокурора, и оттуда получались уже окончательныя распоряженія, въ формѣ указовъ. Всѣ ассигнованія суммъ на Морское вѣдомство исходили тоже изъ Сената.

Изданіе Морского устава и Регламента.

За учрежденіемъ Адмиралтейской Коллегіи, управлявшей самостоятельно Морскимъ вѣдомствомъ въ продолженіи болѣе 83-хъ лѣтъ, первымъ въ порядкѣ времени законоположеніемъ былъ изданный въ 1720 г. «*Морской Уставъ*», а вторымъ — въ 1722 г. «*Регламентъ о управленіи адмиралтействъ и верфи и о должностяхъ коллегіи адмиралтейской и прочихъ всѣхъ чиновъ, при адмиралтействѣ обрѣтающихся*». Два эти важнѣйшихъ законоположенія касались всего морского управленія въ Россіи и заключали въ себѣ необходимыя указанія, сообразныя тогдашнимъ обстоятельствамъ и положенію Государства.

Личный составъ Адмиралтейской Коллегіи по Регламенту.

По точному смыслу «Регламента», Адмиралтейской коллегіи предоставлялось «имѣть верхнюю дирекцію надъ людьми, строеніемъ и прочими дѣлами, къ адмиралтейству принадлежащими», а членами ея могли быть

лишь старые и увѣчные флагманы, «которые мало удобны уже къ службѣ воинской». Только на первое время, для установленія порядка, допускались членами и способные еще къ строевой службѣ. «А тѣмъ, у которыхъ что есть на рукахъ — гласилъ Регламентъ — въ совѣтѣ не быть, кромѣ того, когда о чьей должности дѣло случится, тогда долженъ быть въ Коллегіи и совѣтовать».

Присутствіе Коллегіи составляли: президентъ, вице-президентъ и пять или семь членовъ. Кромѣ того при Коллегіи состояли прокуроръ, оберъ-аудиторъ и оберъ-секретарь.

Отдѣленія Коллегіи.

Для исполненія же всѣхъ распоряженій и повелѣній Коллегіи, учреждены были при ней *одиннадцать* отдѣленій, подъ названіемъ конторъ, а именно: 1) *Генералъ-Кригсъ-Коммисарская*, которая обязана была дѣлать распоряженія по продовольствію морскихъ и адмиралтейскихъ служителей всѣмъ, касающимся до одежды, жалованья и квартиръ; 2) *Казначейская* — принимать, хранить и отпускать суммы; 3) *Цалмейстерская*—выдавать всѣмъ чинамъ и служителямъ опредѣленное жалованье; 4) *Провіантская* — заготовлять, принимать, хранить провіантъ, и вести счетъ его расходу; 5) *Подрядная* — сыскивать подрядчиковъ и дѣлать торги; 6) *Контролерская* — наблюдать за покупкою вещей, приходомъ и расходомъ денегъ и матеріаловъ; 7) *Адмиралтейская* — вѣдать магазины, верфи и служителей, смотрѣть за работами и за употребленіемъ казенныхъ вещей; 8) *Оберъ-сарваерская* — наблюдать за заготовкою корабельныхъ лѣсовъ и употребленіемъ ихъ, и вообще всего принадлежащаго къ кораблестроенію, а также и распоряжаться мастеровыми на верфи; 9) *Артиллерійская*; 10) *Вальдмейстерская* — вѣдать заповѣдными лѣсами и, наконецъ, 11) *Мундирная* — обмундировкою. Начальники всѣхъ этихъ конторъ не могли быть членами Коллегіи.

Личный составъ Коллегіи въ первое время ея существованія и обязанности отдѣльныхъ должностныхъ въ ней лицъ.

Первыми членами новоучрежденной Коллегіи были Генералъ-Адмиралъ Ѳ. М. графъ Апраксинъ (президентъ), вице-адмиралъ К. И. Крюйсъ (вице-президентъ), генералъ Головинъ и полковникъ Норовъ; оберъ-секретаремъ—подполковникъ Тормасовъ. Составъ этотъ вскорѣ увеличился поступленіемъ флагмановъ шаутбенахтовъ: Сиверса, Змаевича, Гордона, цейхмейстера Отто, капитанъ-командора Сенявина и прокурора капитанъ-поручика гвардіи Козлова.

Президентъ Коллегіи, по точному смыслу регламента, обязанъ былъ осматривать, разъ въ недѣлю, всѣ производившіяся въ главномъ адмиралтействѣ работы, и въ двѣ недѣли разъ — морскія школы и госпитали, и побывать каждый годъ въ Ревелѣ и Рогервикѣ (Балтійскомъ портѣ), а въ Кронштадтѣ (на Котлинѣ) — разъ въ мѣсяцъ. Сверхъ этихъ обязанностей, онъ долженъ былъ присутствовать при вооруженіи и разоруженіи флота, осматривая во всей подробности состояніе командъ и судовъ.

Состоящему при Коллегіи прокурору вмѣнялось въ обязанность «смотрѣть накрѣпко, чтобъ въ Коллегіи не на столѣ токмо дѣла вершились, но чтобъ по онымъ самыя дѣйства по указамъ, какъ скоро возможно, исполнены были, чего онъ долженъ спрашивать у тѣхъ, кому указы даны, что исполнено-ль въ такое время, въ которое начало и совершенство онаго исполнено быть можетъ».

Кромѣ того при Коллегіи состоялъ для военно-судныхъ дѣлъ оберъ-аудиторъ, а потому въ Коллегіи же разсматривались и конфирмовались всѣ судебныя дѣла Морского вѣдомства, поступавшія изъ особо учрежденной при Петербургскомъ адмиралтействѣ Коммисіи. Коммисія состояла изъ презуса и ассесоровъ, назначавшихся изъ морскихъ чиновъ, и носила названіе *Ком-*

мисіи фергеровъ и крихсрехтовъ; она соотвѣтствовала слѣдственной коммисіи, т. е. производила допросы и составляла приговоры. Такія же коммисіи впослѣдствіи учреждались и при всѣхъ нашихъ главныхъ портахъ.

Засѣданія Коллегіи.

По разноплеменному составу Коллегіи и по преклоннымъ годамъ ея членовъ, на Коллежскомъ оберъ-секретарѣ (Тормасовѣ) лежала нелегкая обязанность наблюденія за правильнымъ теченіемъ дѣлъ, такъ какъ флагманы, по своему иностранному происхожденію, не только не знали русскихъ законовъ, но и русскаго языка, такъ что разсужденія въ Коллегіи чаще всего происходили на нѣмецкомъ языкѣ, для чего въ присутствіи имѣлись всегда и переводчики. Засѣданія происходили ежедневно, съ 7-ми и до 12-ти ч. утра, и иногда не безъ крупныхъ ссоръ и шума, чрезъ что не рѣдко останавливалось даже самое дѣлопроизводство. Вице-адмиралъ Крюйсъ въ 1719 г. писалъ Тормасову, — «Понеже я россійскому языку недоволенъ, а и чрезъ письменный переводъ мнѣ пользы не будетъ, для того, что я приказному поведенію незаобычаенъ» (Журналы Коллегіи того времени). И это писалъ вице-президентъ Коллегіи, — человѣкъ, поступившій въ нашу службу въ 1698 году; прочіе иностранные флагманы, составлявшіе Коллегію, поступили на службу нашу позже, и, очевидно, русскій языкъ и приказные порядки имъ были знакомы еще меньше.

Но пока живъ былъ Петръ, разноплеменность Коллежскихъ членовъ сглаживалась его присутствіемъ, и дѣла рѣшались личными его распоряженіями, въ формѣ указовъ.

Для лучшей характеристики подобныхъ засѣданій Коллегіи въ присутствіи Петра, приведемъ выписку изъ Коллежскаго журнала отъ 2 Апрѣля 1723 года: «Его Императорское Величество изволилъ въ Коллегію прибыть въ три четверти 9-го часа, и привелъ съ собою

капитана Клавера, и изволилъ Коллегіи объявить, что учиненъ Регламентъ, и сколько за нимъ труда было, однако по оному ничего не исполняютъ; и сего числа усмотрѣлъ Его Величество, что тянутъ яхту изъ воды на берегъ людьми, безъ такилей и шпилей, а при той работѣ людей сто человѣкъ, а можно оную вытянуть и 20-ю человѣками. И потомъ Его Величество изустно указалъ: съ помянутаго капитана Клавера и съ командира де-Ланга, которые при той работѣ были, снять шпаги и о вышеписанномъ преступленіи судить. А гвардіи капитанъ-лейтенанту и прокурору Козлову изволилъ сказать, что за несмотрѣніе твое, перво тебя пошлю въ каторгу, а потомъ этихъ господъ. И изволилъ флагманамъ объявить: впредь къ вамъ приду съ жезломъ, и отошлю къ Антону въ работу» (Антонъ Девіеръ тогда былъ полицiймейстеромъ въ Петербургѣ).

Неустройства въ Коллегіи.

По смерти Петра, когда жезлъ болѣе не угрожалъ членамъ Коллегіи, взаимное ихъ несогласіе и вражда обнаружились во всей своей неприглядности, въ духѣ грубости нравовъ того времени. Нѣкоторые флагманы перестали даже ѣздить на засѣданія, отговариваясь болѣзнію и хворостью. Къ тому же коллегіальное устройство, при всѣхъ его хорошихъ сторонахъ, давало нерѣдко возможность допущенному злоупотребленію избѣгать отвѣтственности, почему въ журналахъ Коллегіи встрѣчается иногда фраза: «и взыскивать, почитай, не на комъ».

Другое существенное неустройство тогдашняго морского управленія заключалось въ многочисленности подвѣдомственныхъ Коллегіи конторъ, такъ какъ изъ приведеннаго выше ихъ перечня можно уже замѣтить, что исполненіе однихъ и тѣхъ же обязанностей было возложено одновременно на нѣсколько разнящихся только по наименованію конторъ. Напр. коммисаріатская кон-

тора, вмѣсто того, чтобы заниматься выдачею жалованья, провіанта и обмундированія, дѣлала лишь распоряженія по этимъ предметамъ, а исполняли ихъ конторы: Цалмейстерская, Провіантская и Мундирная. Точно также Адмиралтейская и Сарваерская конторы, обязанныя смотрѣть одна за работами на верфи, другая за употребленіемъ инструментовъ и матеріаловъ, очевидно, занимались однимъ и тѣмъ же дѣломъ, или, вѣрнѣе, мѣшали другъ другу, что вызывало медленность въ движеніи дѣлъ и даже весьма важные безпорядки. Высшее же учрежденіе, Адмиралтействъ-Коллегія, обязанное, по Регламенту, наблюдать за дѣйствіями конторъ, по своему разноплеменному составу, исполнять того была не въ силахъ, и въ результатѣ нерѣдко излишне закупались такіе матеріалы и вещи, которые въ другихъ однородныхъ конторахъ имѣлись въ изобиліи.

Но кромѣ конторъ, были еще учрежденныя ранѣе канцеляріи: военно-морская и адмиралтейская, изъ которыхъ первая завѣдывала всею распорядительною частью, относительно военно-морскихъ чиновъ, вторая — относительно чиновъ гражданскихъ и рабочихъ людей.

Каждая изъ упомянутыхъ инстанцій зависѣла отъ ближайшаго начальника, по прямой спеціальности самыхъ конторъ: отъ генералъ-кригсъ-коммисара, отъ оберъ-коммисара, отъ оберъ-провіантмейстера, отъ казначея, отъ контролера, отъ оберъ-сарваера и т. д. Начальники конторъ и канцелярій, какъ и члены Коллегіи, назначались *временно* изъ флота, изъ числа не занятыхъ почему либо судовою службою лицъ, а потому и не имѣвшихъ возможности, за кратковременностью и случайностью береговой службы, изучить порученное дѣло.

Такое устройство морского управленія не могло, конечно, не отражаться на порядкѣ дѣлопроизводства,

отличавшагося, по тому времени, крайнею сложностію. Адмиралтействъ-коллегія усвоила письменный обрядъ, общій всѣмъ присутственнымъ мѣстамъ, и если въ иныхъ случаяхъ, какъ напр. въ тяжебныхъ, онъ могъ быть еще у мѣста, то вообще для Коллегіи обрядъ этотъ былъ и неудобенъ, и затруднителенъ, и даже совсѣмъ неумѣстенъ, такъ какъ здѣсь большинство дѣлъ, по свойству своему, требовали быстраго исполненія.

Какъ сложно было дѣлопроизводство въ Коллегіи можно видѣть изъ слѣдующаго: поступала, напр., отъ какой нибудь команды требовательная вѣдомость о пищѣ, одеждѣ, жалованьи или о нужнѣйшихъ для вооруженія корабля вещахъ; такая вѣдомость, до разсмотрѣнія Коллегіей, предварительно записывалась въ разные реестры: дежурнаго секретаря, регистратурный и докладные; когда же она достигала Коллегіи, то вмѣсто разрѣшенія, получала резолюцію въ журналѣ о требующейся справкѣ въ соотвѣтственной конторѣ, требованіе прописывалось въ коллежскомъ журналѣ, изъ котораго дѣлалась выписка для конторы, записывалась въ регистратурѣ, и только уже послѣ всѣхъ этихъ обрядностей посылалась по принадлежности. Такую же процедуру продѣлывала и соотвѣтствующая контора, для удовлетворенія поступившаго требованія Коллегіи; а въ продолженіи всей этой волокиты упускалось дорогое время, служители претерпѣвали нужду, или же происходила остановка въ снаряженіи и отправленіи въ море судовъ, къ прямому ущербу службы. Вслѣдствіе такого канцелярскаго обряда, всякая, даже неважная, бумага записывалась въ книги, по меньшей мѣрѣ, до пяти разъ и переходила черезъ двѣнадцать рукъ, пока, наконецъ, достигала своей цѣли.

Финансовыя затрудненія.

Къ числу другихъ крупныхъ неустройствъ въ тогдашнемъ морскомъ управленіи присоединялся вопросъ

финансовый, или, лучше сказать, часто случавшееся *безденежье*, по причинѣ сложности дѣйствовавшей въ то время системы денежныхъ сборовъ на государственныя учрежденія. Надо признать, что замысловатѣе этой системы ничего нельзя было и придумать.

На морское управленіе денежные сборы, въ количествѣ 1.400.000 руб., шли изъ 43-хъ мѣстностей, съ 33-хъ разнороднѣйшихъ статей, какъ то: таможенныхъ, кабацкихъ, съ клейменія кубовъ, хомутовъ, съ мостовыхъ и перевозовъ, конскихъ, за ледоколъ, водопой и т. п. (*). Само собою разумѣется, что, не смотря на строжайшіе понужденія и наказы, подобные сборы никогда не доходили полностью и своевременно, и всегда получалась громадная недоимка, превышавшая въ сложности двухъ смежныхъ годовъ милліонъ рублей, такъ что бывали случаи, когда въ Коллегіи не имѣлось совсѣмъ наличныхъ денегъ, и она прибѣгала къ займамъ у президента, а жалованье служителямъ задерживалось едва не по году. Для понужденія сборовъ, приходилось посылать въ провинціи офицеровъ флота съ командами, но и это средство не всегда помогало, почему и случалось выдавать заслуженное жалованье только въ половинномъ размѣрѣ (**).

(*) Денежные сборы съ губерній назывались окладными доходами; къ числу неокладныхъ (непостоянныхъ) доходовъ принадлежали доходы за продажу частнымъ лицамъ разныхъ принадлежащихъ адмиралтействамъ припасовъ. Расходы также раздѣлялись на окладные и неокладные; первыми были расходы на жалованье служащимъ и на заготовку провіанта; вторыми — покупка разныхъ вещей для кораблестроенія, провозъ и доставка ихъ къ мѣсту, провозъ иноземцевъ въ Россію и т. п. Всего на адмиралтейство съ 1705 по 1709 г. собиралось отъ 115 до 288 тысячъ рублей въ годъ; съ 1810 г. уже до 400 т., засимъ до 800 т. и наконецъ, съ 20 годовъ, до 1.400 т. р.

(**) Кромѣ 1.400.000 руб., отпускалось еще на содержаніе адмиралтействъ 23.914 руб. и на Морскую Академію (съ 1719 г.)

Точно такое же затрудненіе встрѣчала администрація прежняго времени и въ полученіи на морскія и береговыя команды провіанта и другихъ припасовъ, которые взимались съ населенія даже отдаленныхъ губерній различными способами, либо «натурою», либо подрядомъ. Нерѣдко случалось, что при тогдашнихъ путяхъ сообщеній, провизія, какъ напр. мука, крупа, масло, сухари и т. п. замедлялась доставкою на мѣсто, или же получалась въ совершенно испорченномъ видѣ, вслѣдствіе чего адмиралтейскіе и морскіе служители обрекались на голодовку, устранить которую не всегда могъ и Сенатъ, куда морское начальство дѣлало свои донесенія, не имѣя прямой возможности помочь вопіющей нуждѣ.

Сохранившіеся журналы Коллегіи, вмѣстѣ съ дѣлами графа Апраксина, служатъ тому вѣрнѣйшею иллюстраціею. Вице-адмиралъ Крюйсъ, донося однажды Сенату о строившейся военной гавани на Котлинѣ, писалъ: «о сей великой и доброй работѣ благоволите, Ваши Превосходительства, сами разсудить, что морскимъ и адмиралтейскимъ служителямъ на Котлинѣ островѣ безъ хлѣба пробыть невозможно, а нынѣ хлѣба на раздачу тамо нѣтъ, и многимъ на нынѣшній мѣсяцъ мартъ, за недостаткомъ, хлѣба не давано... Такожъ имѣю Вашимъ Превосходительствамъ донесть, что голодные матросы и солдаты подобны отчаянному звѣрю, и сіе мнѣ изобычно случалось многократно видѣть въ Италіи, Гишпаніи, Португаліи и Голландіи»... Въ другой разъ, Адмиралтействъ-Коллегія доносила Сенату: «денежной

по 22.459 руб. изъ особыхъ сборовъ за казенные товары, бывшіе регаліею правительства. На капитальныя же береговыя сооруженія: на постройку гаваней, каналовъ и т. п. давалась экстраординарная сумма изъ общихъ государственныхъ доходовъ.

казны ничего не имѣется, а флотъ на рейдъ уже выводится. Многіе служители не получили жалованья за Сентябрьскую треть прошлаго года, а на Генварьскую настоящаго ничего не получали и претерпѣваютъ отъ того несносную нужду и просятъ неотступно».

Не менѣе затруднительно было для Адмиралтействъ-Коллегіи исполненіе возложенной на нее Петромъ Великимъ обязанности наблюдать за лѣснымъ хозяйствомъ всего Государства, при чемъ отъ этой обязанности Коллегія была окончательно освобождена лишь съ учрежденіемъ Министерства въ 1802 году.

Устройство управленія портами.

Въ прямой зависимости отъ Коллегіи состояли всѣ наши тогдашніе порты, какъ главные (Петербургскій, Кронштадтскій, Ревельскій и Астраханскій), такъ и второстепенные (Архангельскій, Рижскій, Перновскій, Нарвскій и Выборгскій), а равно адмиралтейства — Петербургское, Архангельское и Казанское.

Если къ этимъ многосложнымъ обязанностямъ Адмиралтействъ-Коллегіи присоединить возложенное на нее по мысли Петра Великаго наблюденіе за гидрографическими работами и маячною частью, какъ въ Финскомъ заливѣ, такъ и въ Каспійскомъ морѣ, то получится полный перечень административной дѣятельности Коллегіи, какъ первообраза будущаго Морского министерства. Правда, многое въ этомъ учрежденіи было несовершенно и тѣмъ не менѣе, пока живъ былъ Петръ, недостатки устройства морского управленія не обнаруживались такъ ярко, какъ обнаружились потомъ, при его преемникахъ.

Извѣстно, что послѣ всякаго сильнаго напряженія наступаетъ реакція; такая же реакція послѣдовала и въ правительственныхъ учрежденіяхъ, послѣ напряженнаго Петровскаго царствованія.

Подчиненіе Адмиралтействъ-Коллегіи Верховному Тайному Совѣту и результаты этого подчиненія.

Такъ, значеніе, какое имѣлъ Сенатъ при жизни Петра Великаго, умалилось учрежденіемъ въ 1726 году *Верховнаго Тайнаго Совѣта*, получившаго права и надъ Сенатомъ, который вмѣсто «правительствующаго» сталъ именоваться «высокимъ», причемъ Высочайшими указами повелѣвалось: 1) доносить Верховному Тайному Совѣту о состояніи флота; 2) въ производствахъ съ капитана докладывать; и 3) военныхъ кораблей никуда не посылать безъ указа; о другихъ же, менѣе важныхъ, дѣлахъ доносить Сенату. Должность прокурора, состоявшаго при Коллегіи, была въ это же время упразднена и возстановленіе ея послѣдовало лишь въ 1730 году. Адмиралтействъ-Коллегія, поставленная въ числѣ другихъ Коллегій, въ полную зависимость отъ двухъ высшихъ государственныхъ учрежденій, (Верховнаго Тайнаго Совѣта и Сената) испытала много такихъ неудобствъ, которыя повлекли за собою умаленіе значенія, какъ собственно флота, такъ и всего морского управленія.

О дѣлахъ денежныхъ Коллегія, по прежнему, стала доносить Сенату, испрашивая распоряженій, но какъ значеніе Сената было уже не прежнее, то донесенія оставались нерѣдко или безъ отвѣта, или были малоуспѣшными, не смотря на категорическія, повторительныя просьбы о понужденіи, кого слѣдуетъ, къ высылкѣ на Адмиралтейство денегъ. Сенатъ ограничивался больше паліативными мѣрами. Напр., когда Коллегія донесла, что заводы Липскіе, Кузьминскіе и Борецкіе пришли въ худое состояніе «и строеніемъ весьма огнили и обветшали»,—послѣдовало отъ Сената распоряженіе: «послать совѣтника Коллегіи капитанъ-лейтенанта Дмитріева-Мамонова для осмотра этихъ заводовъ, и что можно — исправить, а отчего пришли въ ветхость разыскать», и — только (Журн. Коллегіи 1726 г.). Когда же Коллегія обратилась въ Верховный Тайный Совѣтъ за не-

премѣннымъ отпускомъ денежныхъ суммъ на перевозку изъ Казани корабельныхъ лѣсовъ, то Совѣтъ, не смотря на три донесенія Коллегіи объ этомъ предметѣ, не далъ отвѣта, почему лѣса и оставлены были на гніеніе. Между тѣмъ, въ деньгахъ для морского управленія настала вопіющая нужда. Дошло до того, что не только многія начатыя въ Кронштадтѣ сооруженія остановились въ работѣ, но недостатокъ денегъ отразился и на подрядахъ и покупкахъ. Коллегія доносила Сенату, что приторгованную на 13.000 руб. пеньку купцы отказываются безъ денегъ отпускать, и что главное артиллерійское управленіе, безъ денегъ, не отпускаетъ пороху. При такомъ положеніи дѣла, Коллегіи пришлось въ 1727 г. продать часть желѣза, чтобы только удовлетворить жалованьемъ команду судна, посылавшагося изъ Балтійскаго въ Бѣлое море. Олонецкая верфь въ это время была уничтожена. Ученики Морской Академіи, за скудостью содержанія, убѣгали и записывались въ солдаты, или же коллективно отказывались отъ ученія. Увольненія отъ службы и отпуски происходили массами. Верховный Тайный Совѣтъ, одно время, указомъ потребовалъ отъ Коллегіи, чтобы *за прошлые годы*, безъ его разрѣшенія, *денежныхъ выдачъ не чинить*, на что Коллегія резонно донесла, что указа исполнять не можетъ, такъ какъ выдача жалованья происходитъ ежегодно только *на одну Генварьскую треть*. Въ 1728 году, по недостатку денегъ, выводить флота на рейдъ не велѣно, суда же содержать готовыми для вооруженія, *но провіанта не запасать*. Для необходимаго крейсерства и другихъ надобностей посылались суда меньшихъ ранговъ и въ самомъ ограниченномъ числѣ. А въ 1729 году, указомъ Верховнаго Тайнаго Совѣта требовалось отъ Коллегіи, «чтобы расходы покрывать экономіею отъ вооруженія флота и отъ неполнаго комплекта его».

Дальше этого трудно уже было идти. Выводъ ясенъ: флотъ, созданный усиліями Петра Великаго, сталъ разстраиваться и упадать; капитальныя работы остановились; заготовленныя въ Казани лѣса гнили; жалованье выдавалось за одну треть года; флота не выводили въ море «изъ экономіи». Много лицъ оставили морскую службу; третья часть служащихъ находилась въ отпускахъ; ссоры между членами Коллегіи умножились и управленіе Морскимъ вѣдомствомъ пришло въ полное разстройство.

Такой упадокъ одного изъ важнѣйшихъ государственныхъ учрежденій не могъ, безъ вреда политическому положенію Россіи, долго продолжаться, тѣмъ болѣе, что многіе Петровскіе дѣятели были еще живы, за исключеніемъ вице-адмирала Крюйса и Генералъ-Адмирала графа Апраксина, изъ которыхъ первый умеръ въ 1727, а второй въ 1728 году. И дѣйствительно, съ воцареніемъ Императрицы Анны Іоанновны (1730 г.) послѣдовали важныя перемѣны. Верховный Тайный Совѣтъ былъ упраздненъ, а Сенату возвращено прежнее его значеніе. Между другими государственными перемѣнами, обращено было большое вниманіе и на Морское вѣдомство, съ цѣлью устранить недостатки адмиралтейскаго правленія, обнаружившіеся на опытѣ въ теченіи истекшихъ 14 лѣтъ, т. е. со времени учрежденія Коллегіи.

Мѣры къ приведенію флота и адмиралтейскаго управленія въ порядокъ въ царствованіе Императрицы Анны Іоанновны.

Для приведенія флота и адмиралтейскаго управленія въ лучшій порядокъ, Высочайшимъ указомъ 1732 года была назначена *Воинская Морская Коммисія*, подъ предсѣдательствомъ вице-канцлера графа Остермана, изъ лицъ, вполнѣ свѣдущихъ и опытныхъ въ морскомъ дѣлѣ: адмираловъ Сенявина (Наума), Головина, Бредаля и Дмитріева-Мамонова, отнесшихся къ возложенной задачѣ добросовѣстно и всесторонне. Прежде чѣмъ при-

ступить къ дѣлу, Коммисія пожелала собрать мнѣнія отъ начальниковъ подвѣдомственныхъ Коллегіи учрежденій, чтобы воспользоваться замѣчаніями каждаго изъ нихъ о существующихъ недостаткахъ, требующихъ исправленія. Но ожиданія Коммисіи не оправдались: иные изъ начальниковъ ограничились неважными замѣчаніями; другіе же—одобреніемъ существующаго порядка, а многіе и совсѣмъ ничего не отвѣтили. Изъ членовъ же самой Коммисіи обращаетъ вниманіе мнѣніе вице-адмирала Сенявина, заслуживающее быть приведеннымъ здѣсь въ извлеченіи. «Понеже—писалъ онъ, нынѣ въ Коллегіи флагманы и прочіе для присутствія засѣдаютъ по регламенту отъ главы первой, которые часто отъ тѣхъ своихъ дѣлъ опредѣляются къ другимъ и посылаются въ порты главными командирами и на море со эшквадрами для командъ. Къ тому же и такіе засѣдаютъ, что россійскаго языка недовольны, отъ которыхъ въ присутствіи мало и помощи прочимъ бываетъ; того ради разсуждаю впредь опредѣлить нижеписаннымъ образомъ, какъ слѣдуетъ, въ чемъ и регламенту противности не будетъ: 1) президенту быть изъ первыхъ флагмановъ, а къ тому въ члены два изъ флагмановъ же, да трехъ совѣтниковъ въ рангѣ не меньше, какъ въ бригадирскомъ, хотя и изъ сухопутныхъ, а лучше-бъ, чтобъ изъ морскихъ, ежели такихъ довольно имѣется; а седьмая персона присутствуетъ генералъ-инспекторъ, и тако будетъ по регламенту цѣлый комплектъ...., которыхъ уже къ другимъ дѣламъ и къ командамъ и со флотомъ на море не опредѣлять, развѣ въ тѣхъ флагманахъ какая будетъ необходимая нужда.... и хотя оные временно и возмутся, то еще Коллегія останется и безъ нихъ въ четырехъ персонахъ, которыя могутъ всѣ текущія дѣла отправлять безостановки; 2) вмѣсто существовавшихъ 11-ти конторъ, оставить только: Адмирал-

тейскую, Коммисаріатскую и Артиллерійскую. И тако все адмиралтейское правительство состоять будетъ въ трехъ частяхъ, отчего признаваю быть лучше можетъ, понеже уже въ перепискахъ контора съ конторою промеморіями и указами пресѣчется, и оттого затрудненія и продолженія, какъ то нынѣ имѣется, уже минутся; 3) а генералу кригсъ-коммисару и оберъ-цейхмейстеру въ Коллегіи не присутствовать, для того, когда оные будутъ присутствовать, то упущенныя по своимъ конторамъ дѣла не токмо будутъ взыскивать, но оныя и защищать, и другъ другу въ томъ помогать, и въ неисправленіи своихъ дѣлъ отговариваться будутъ, что они всегда засѣдаютъ въ главномъ правленіи, а то запущеніе учинено якобы въ небытность ихъ; къ тому же о такихъ, которые у себя имѣютъ дѣла, въ Коллегіи присутствовать и регламентъ запрещаетъ».

Къ сожалѣнію, это мнѣніе Сенявина осталось единичнымъ и Коммисіею принято не было.

При разсмотрѣніи причинъ, тормозившихъ успѣхъ морского управленія, не забытъ былъ Воинскою Морскою Коммисіею и вопросъ финансовый. Она приняла во вниманіе, что хотя, по случаю мирнаго времени, ассигнованная на Морское вѣдомство сумма уменьшилась до 1.070.000 руб., тѣмъ не менѣе, при дѣйствующей системѣ сбора этихъ ассигнованій съ отдѣльныхъ губерній и провинцій, на правильное поступленіе даже этой уменьшенной суммы трудно разсчитывать, такъ какъ накопившаяся недоимка возрасла съ 1725 по 1732 годъ до трехъ милліоновъ рублей. Поэтому Коммисія находила, что цѣлесообразнѣе было бы получать всю ассигнованную сумму по третямъ года изъ Каморъ-Коллегіи, куда стекаются всѣ сборы, чрезъ что устранилась бы необходимость дѣлать излишніе расходы на отвлекающія отъ прямого дѣла командировки морскихъ

офицеровъ и командъ въ губерніи и провинціи для понудительныхъ сборовъ. Но такое соображеніе не имѣло успѣха, и вся финансовая система была оставлена безъ измѣненій.

По другимъ же представленіямъ Коммисіи, одобреннымъ Сенатомъ, состоялось Высочайшее утвержденіе въ августѣ того же 1732 года. Перемѣны заключались въ слѣдующемъ: все морское управленіе дѣлилось на двѣ части: 1) на управленіе *личнымъ составомъ флота* и 2) на управленіе *хозяйственное*. По утвержденному штату, Адмиралтействъ-Коллегія получила новую организацію; въ составъ ея входили: президентъ, четыре *постоянныхъ* члена и два совѣтника, а также прокуроръ, оберъ-фискалъ и экзекуторъ. При Коллегіи образована особая канцелярія. Непосредственное же командованіе флотомъ оставлено за флагманами, при которыхъ тоже положено имѣть особую канцелярію. По военно-судной части, при Коллегіи учреждена должность генералъ-аудиторъ-лейтенанта, въ рангѣ подполковника.

Учрежденіе экспедицій.

Для упрощенія администраціи и дѣлопроизводства, сокращено было число второстепенныхъ инстанцій, чрезъ соединеніе нѣсколькихъ конторъ въ одну, и учреждены четыре *Экспедиціи*: *Коммисаріатская*, въ составъ которой вошли конторы: Генералъ-Кригсъ-Коммисара, Казначейская, Цалмейстерская, Провіантская, Подрядная и Контролерская; *Интендантская*, которая стала завѣдывать верфями и строеніями, подрядами и поставками лѣсовъ, мастерами и мастеровыми людьми, и получила высшій надзоръ за всѣми заповѣдными лѣсами; *Экипажеская*, (замѣнила адмиралтейскую контору) и *Артиллерійская*. Мундирная и московская адмиралтейская конторы были упразднены, какъ и контролерская должность, полагавшаяся въ прежнихъ конторахъ и признанная излишнею.

*

Такъ какъ начальники Экспедицій въ тоже время были и членами Коллегіи, поэтому именовались: генералъ-кригсъ-коммисаръ; генералъ-интендантъ, генералъ-экипажмейстеръ, и оберъ-цейхмейстеръ. Изъ совѣтниковъ же Коллегіи одинъ завѣдывалъ академіею и школами, другой — фабриками и заводами.

Президентомъ Коллегіи назначенъ былъ адмиралъ графъ Головинъ, а членами: адмиралъ Гордонъ, вице-адмиралы Сенявинъ и Дмитріевъ-Мамоновъ и контръ-адмиралъ лордъ Дуффусъ, прокуроромъ же — капитанъ 2 ранга Соймоновъ.

Возобновленіе Архангельскаго порта.

Въ связи съ новой организаціей Адмиралтействъ-Коллегіи, были упорядочены и портовыя управленія, а также возобновленъ Архангельскій военный портъ, для скорѣйшаго пополненія комплекта судовъ балтійскаго флота, путемъ постройки 54-хъ пушечныхъ кораблей на архангельской верфи изъ близь растущихъ въ изобиліи лиственничныхъ лѣсовъ.

Учрежденіе Охотскаго порта.

Кромѣ Архангельскаго порта, въ то же царствованіе Анны Іоановны, на сибирской окраинѣ, учрежденъ былъ Охотскій портъ, хотя мотивы этого учрежденія были совершенно другіе. Самый Охотскъ, какъ острогъ, извѣстенъ былъ давно, еще въ первую половину XVII вѣка. Его значеніе въ морскомъ отношеніи выдвинулось со времени первой Беринговой экспедиціи, предпринятой въ 1726 году по мысли Петра Великаго, съ цѣлью изученія географическаго вопроса: соединяется ли Азія съ Америкою? А такъ какъ эта экспедиція строила въ Охотскѣ мореходныя суда, то, по своемъ возвращеніи въ Петербургъ, Берингъ и ходатайствовалъ за Охотскъ, какъ за приморскій пунктъ, весьма важный для Камчатскаго края. Въ 1731 году состоялся Высочайшій указъ о заселеніи Охотска, учрежденіи тамъ верфи съ

пристанью, а затѣмъ и самаго порта, сыгравшаго позже не малую роль въ исторіи Морского вѣдомства.

Прочія реформы, сдѣланныя Коммисію.

Воинская Морская Коммисія всесторонне взглянула на свою задачу, и потому преобразованія въ морскомъ управленіи коснулись не только расширенія адмиралтействъ и верфей, улучшенія флота и портовой организаціи, но не оставлены безъ вниманія самое обмундированіе командъ и порядокъ флотскаго чинопроизводства, при чемъ Коммисіею были упразднены нѣкоторые промежуточные чины, задерживавшіе послѣднее, а именно: чины капитанъ-командора, капитановъ 2 и 3 ранговъ, и капитанъ-лейтенанта. Пріостановленныя работы по капитальнымъ сооруженіямъ (въ Кронштадтѣ, Ревелѣ и Рогервикѣ): канала, доковъ и гаваней получили средства на свое продолженіе. Дѣлопроизводство, чрезъ сокращеніе конторъ, много упростилось. Поступавшія въ Коллегію бумаги направлялись въ соотвѣтственныя экспедиціи, которыми либо исполнялись на мѣстѣ, либо докладывались Коллегіи. Всеподданнѣйшіе доклады составлялись въ экспедиціяхъ, подписывались всѣми членами Коллегіи и представлялись чрезъ Правительствующій Сенатъ, или, одно время, чрезъ учрежденный въ 1731 году Кабинетъ Министровъ.

По проекту той же Коммисіи, учрежденъ былъ при флотѣ въ 1734 г. корпусъ морской артиллеріи, во главѣ котораго находился оберъ-цейхмейстеръ, въ рангѣ контръ-адмирала, при чемъ установленъ и особый штатъ артиллерійскихъ чиновъ, получившихъ позднѣе особое обмундированіе.

Управленіе Морскимъ вѣдомствомъ при Императрицѣ Елисаветѣ Петровнѣ.

Съ восшествіемъ на престолъ Императрицы Елисаветы Петровны (1741 г.), мѣняется совершенно картина внутренняго управленія государствомъ. Стремленіе охранять, упрочить и продолжить все созданное и начатое

въ Россіи отцомъ ея, Петромъ Великимъ, ясно обрисовалось во всѣхъ ея дѣйствіяхъ и распоряженіяхъ. Кабинетъ министровъ, смѣнившій было Верховный Тайный Совѣтъ, былъ упраздненъ, и Сенатъ получилъ вновь власть и значеніе, согласныя съ начертаніями Великаго Преобразователя Россіи. Этотъ поворотъ къ Петровскимъ порядкамъ коснулся и Морского вѣдомства: все устройство, данное морскому управленію Воинскою Морскою Коммисіею, было отмѣнено, и повелѣно ввести въ дѣйствіе регламентъ 1722 года, во всей его сущности. Легко было повелѣть — не легко исполнить. Прошло уже не мало лѣтъ съ того времени, когда вошли въ дѣйствіе новые штаты 1732 года, и потому Адмиралтействъ-Коллегіи весьма трудно было сразу перемѣнить установившійся было порядокъ. Тѣмъ не менѣе, во исполненіе Высочайшаго указа, вмѣсто Экспедицій, возобновлены Конторы, въ Коллегію постепенно стали назначаться членами флагмана, преимущественно неспособные нести морскую службу, *за старостью*, — словомъ, прежній Петровскій порядокъ вытѣснилъ постепенно организацію морского управленія 1732 года.

Возобновленіе конторъ.

Въ это царствованіе членами Коллегіи были вице-адмиралы: Мишуковъ, Вильбоа, Кошкинъ и князь Мещерскій; контръ-адмиралы: Черевинъ, Калмыковъ, Милославскій и Люисъ. Но особенно выдвинулся по службѣ князь Михаилъ Михаиловичъ Голицынъ, пользовавшійся особеннымъ расположеніемъ Императрицы, бывшій въ 1732 г. генералъ-кригсъ-коммисаромъ Коллегіи и произведенный въ 1746 г. въ адмиралы, а въ 1749 г. назначенный начальникомъ всего флота. За смертію президента Коллегіи адмирала Головина, послѣдовавшей въ 1745 году, князь Голицынъ, какъ старшій по чину изъ присутствующихъ Коллегіи, занялъ первое въ ней мѣсто и возбудилъ большое къ себѣ неудовольствіе прочихъ

членовъ по поводу нѣкоторыхъ предъявленныхъ имъ притязаній къ Коллежскимъ порядкамъ. Въ Коллегіи послѣдовали такіе жаркіе споры и разногласія, что, для прекращенія ихъ, Императрица, въ 1750 г., назначила князя Голицына президентомъ Адмиралтействъ-Коллегіи, а въ 1756 г. пожаловала его въ званіе Генералъ-Адмирала. Князь Голицынъ былъ третьимъ по порядку Генералъ-Адмираломъ; послѣ него никто уже не носилъ подобнаго званія изъ лицъ, не принадлежащихъ къ Императорской фамиліи. (Первымъ Генералъ-Адмираломъ былъ графъ Апраксинъ, затѣмъ это званіе не было возобновляемо до 1740 года, когда, при Правительницѣ Аннѣ Леопольдовнѣ, въ Генералъ-Адмиралы былъ пожалованъ вице-канцлеръ графъ А. И. Остерманъ (*)).

Президентство князя Голицына не прошло безслѣдно и ознаменовалось дѣяніями, слѣды которыхъ частію видимъ и по настоящее время. При немъ, и по его старанію, воздвигнутъ былъ для морскихъ чиновъ Николо-Богоявленскій Соборъ (**), прекрасная архитектура

(*) Ставъ во главѣ всего морского управленія, Остерманъ обнаружилъ дѣятельность, направленную къ лучшему устройству флота. Онъ предлагалъ Правительницѣ Аннѣ Леопольдовнѣ обратить на состояніе флота преимущественное вниманіе: поощреніемъ морской службы; посылкою молодыхъ офицеровъ заграницу для практическаго усовершенствованія въ наукахъ, и назначеніемъ для флота постоянной суммы изъ одного источника, вмѣсто существовавшихъ сборовъ съ губерній. Ввелъ строгую инспекцію морскихъ госпиталей, требуя отъ чиновъ Коллегіи и экспедиторовъ посѣщенія госпиталей три раза въ недѣлю. Заботился и объ улучшеніи средствъ для безопаснаго плаванія судовъ, учреждая маяки по берегамъ Финскаго залива. Но кратковременное управленіе Остермана Морскимъ вѣдомствомъ не дало ему возможности осуществить на практикѣ его благія начинанія.

(**) Первоначально, около 1730 года, адмиралтейскіе служители собирались на молитву въ построенную на морскомъ полковомъ дворѣ (у Синяго моста) *часовню* во имя Святителя и Чудотворца Николая, которая въ 1733 г. была замѣнена полотняною церковью,

котораго служитъ украшеніемъ Петербурга; возобновлены многія зданія Морского вѣдомства; обложены камнемъ адмиралтейскій каналъ въ Галерной гавани; для чистки Кронштадтскихъ гаваней устроены гаване-чистительныя машины; учреждена водолазная рота; оконченъ въ Кронштадтѣ каналъ Петра Великаго и учрежденъ «Морской Шляхетный Кадетскій корпусъ». Князь Голицынъ умеръ въ 1764 году, въ глубокой старости.

Управленіе Морскимъ вѣдомствомъ въ царствованіе Императрицы Екатерины Великой.

Со вступленіемъ на престолъ Императрицы Екатерины II (1762 г.), послѣдовали опять измѣненія не только въ административномъ устройствѣ Адмиралтействъ-Коллегіи, но и въ отношеніи ея къ Сенату. Императрица изъяла Коллегію изъ подчиненія Сенату и стала непосредственно принимать участіе въ морскихъ дѣлахъ. Желая идти по стопамъ Петра Великаго, Екатерина прежде всего обратила вниманіе на состояніе флота и всего морского управленія, учредивъ въ 1763 году при Коллегіи особую *Морскую Коммисію для разсмотрѣнія Россійскихъ флотовъ и Адмиралтейскаго правленія*, изъ слѣдующихъ лицъ: вице-адмираловъ Мордвинова, Милославскаго, графа Чернышева и контръ-адмирала Спиридова, вмѣнивъ ей, главнѣйшимъ образомъ, въ обязанность разсмотрѣть всѣ изданныя положенія объ Адмиралтействъ-Коллегіи и ея конторахъ.

Такъ какъ эта задача значительно облегчалась предшествующими трудами Воинской Морской Коммисіи

устроенною въ одной изъ «свѣтлицъ» на томъ же дворѣ. Позже, на корабельномъ дворѣ (между Вознесенскимъ мостомъ и Крюковымъ каналомъ), гдѣ были построены новыя служительскія казармы, сооружена и деревянная церковь, освященная во имя того же Святаго, болѣе обширная, нежели бывшая «полотняная». Эта послѣдняя церковь просуществовала до 1760 г., когда вмѣсто нея воздвигнутъ былъ, средствами адмиралтейства, существующій понынѣ Морской Николо-Богоявленскій Соборъ, съ придѣломъ во имя Св. Николая Чудотворца. (Очеркъ исторіи церкви Морск. Кадет. Корпуса, протоіерея Бѣлявскаго, стр. 13—15).

1732 г., то новоназначенная Коммисія, воспользовавшись разработаннымъ уже матеріаломъ, быстро окончила свою задачу, изложивъ во всеподданнѣйшемъ докладѣ, почти слово въ слово, доводы первой Коммисіи, не входя, однако, въ разсужденіе о тѣхъ неудобствахъ, какія проистекали отъ назначенія членовъ экспедицій членами-же Коллегіи и на которыя указывалъ еще въ 1732 г. вице-адмиралъ Сенявинъ. Высочайшее утвержденіе доклада послѣдовало въ 1763 году. Изъ 11-ти конторъ составлено было снова 5 экспедицій — словомъ, повторено то, что существовало при Аннѣ Іоановнѣ, съ новыми только лицами. Такое учрежденіе Адмиралтействъ-Коллегіи вошло въ составъ изданнаго въ 1765 году *Регламента о управленіи Адмиралтействъ и флотовъ.* По этому регламенту Коллегія должна была состоять изъ семи членовъ: Президента, вице-президента и пяти членовъ—экспедиторовъ. Въ хозяйственномъ отношеніи, тѣмъ же регламентомъ разрѣшалось ей утверждать покупки и подряды на сумму до 10.000 рублей, а выше этой суммы—испрашивать разрѣшеніе Сената. Относительно производствъ въ чины, Коллегіи предоставлялось право производить до капитана 2 ранга, или до подполковника включительно. Годовой бюджетъ Морского вѣдомства оставался пока прежній, — 1.200.000 рублей.

Президентомъ Коллегіи и Генералъ-Адмираломъ Императрица назначила Великаго Князя Павла Петровича, который и по восшествіи на Престолъ пожелалъ оставить за собою это званіе. Вице-президентами послѣдовательно были: графъ Чернышевъ и вице-адмиралы: Голенищевъ-Кутузовъ, графъ Кушелевъ и Мордвиновъ.

Портовое управленіе оставлено при штатахъ 1732 г., хотя флотамъ корабельному и галерному и даны были тогда же новые штаты, усиливавшіе число судовъ. Къ балтійскимъ портамъ прибавленъ еще *Роченсальмскій*

портъ, на границѣ Финляндіи, для зимованія въ немъ судовъ гребной флотиліи.

Но кромѣ того, счастливыя войны въ царствованіе Императрицы Екатерины Великой съ Турціею ознаменовались созданіемъ на югѣ Имперіи такой же морской силы, какая на сѣверѣ создана была Петромъ Великимъ. Первоначально, обстоятельства потребовали возстановленія Таганрогскаго порта, (закрытаго еще въ 1711 году), а затѣмъ учрежденія на черноморскомъ побережьи новыхъ портовъ: *Херсонскаго, Севастопольскаго* и *Николаевскаго*, для заведенія черноморскаго флота, созданіе котораго поручено было свѣтлѣйшему князю Потемкину-Таврическому. Вновь учреждавшійся флотъ вызвалъ, въ свою очередь, необходимость образованія новаго черноморскаго адмиралтейскаго правленія, штаты котораго получили утвержденіе въ 1794 году. По отдаленности отъ центра, правленіе это не зависѣло отъ Адмиралтействъ-Коллегіи и свои донесенія о нуждахъ и событіяхъ представляло непосредственно Генералъ-Адмиралу. Черноморское адмиралтейское управленіе было совершеннымъ сколкомъ Адмиралтействъ-Коллегіи: имѣло предсѣдателя, въ лицѣ главнокомандующаго черноморскимъ флотомъ, и членовъ отъ пяти учрежденныхъ экспедицій. Административнымъ центромъ правленія сперва былъ Херсонъ, а потомъ Николаевъ. Первымъ предсѣдателемъ правленія состоялъ вице-адмиралъ Н. С. Мордвиновъ.

Такое чрезвычайное развитіе морскихъ силъ и администраціи вызвало увеличеніе морского бюджета, сперва до 2.300.000 руб., а по штату 1782 г. до 5.000.000 (въ томъ числѣ на балтійское правленіе стало ассигноваться до 3.000.000 р. и на черноморское до 2.000.000 рублей).

Морское управленіе въ царствованіе Императора Павла.

При кратковременномъ царствованіи Императора Павла многія стороны морского управленія были значительно упорядочены; хотя сущность организаціи Адми-

ралтействъ-Коллегіи оставалась та же, но въ 1797 г. былъ изданъ новый штатъ для ея чиновъ, увеличивавшій денежное содержаніе: такъ, вице-президенту назначено было 3.675 руб., а прочимъ членамъ: генералъ-кригсъ-коммисару, генералъ-интенданту, генералъ-контролеру, генералъ-цейхмейстеру по 2.223 руб. въ годъ, тогда какъ прежде, по регламенту 1722 г. и штату 1732 г., члены Коллегіи получали: Генералъ-Адмиралъ 7.090 р., адмиралъ 3.666 р., вице-адмиралъ 2.214 р., контръ-адмиралъ 1.842 р. Новыми штатами 1797 г. на всѣ вообще расходы по Морскому вѣдомству назначено 7.707.681 р. Въ непосредственное вѣдѣніе Адмиралтействъ-Коллегіи переданъ былъ черноморскій флотъ и порты съ полнымъ распоряженіемъ всѣми суммами, отпускаемыми на черноморское вѣдомство. Въ виду неудобствъ имѣть два главныхъ независимыхъ морскихъ управленія, такая передача, конечно, принесла пользу.

Въ чинопроизводствѣ послѣдовали тоже перемѣны. Такъ, напримѣръ, возстановленъ былъ чинъ капитанъ-командора (*), соотвѣтствовавшій чину генералъ-маіора, а чины капитановъ бригадирскаго и генералъ-маіорскаго ранговъ упразднены, чтобы сократить продолжительное пребываніе въ капитанскомъ чинѣ.

Морское судопроизводство получило новую организацію взамѣнъ прежней, когда Адмиралтействъ-Кол-

---

(*) Слѣдуетъ замѣтить, что изъ числа всѣхъ морскихъ чиновъ всего болѣе измѣнялся взглядъ на потребность чина капитанъ-командора, какъ видимъ изъ слѣдующаго перечня:

Чинъ этотъ учрежденъ Петромъ Великимъ въ 1708 г.
Упраздненъ въ 1732 г.
Возстановленъ въ 1741 г.
Утвержденъ штатомъ въ 1757 г.
Упраздненъ штатомъ въ 1764 г.
Возстановленъ въ 1798 г.
Окончательно упраздненъ въ 1827 г.

легія по военно-судной части руководствовалась правилами Военно-сухопутнаго вѣдомства, т. е. утверждала приговоры кригсрехтовъ о всѣхъ офицерахъ до чина полковника и своею властію могла лишать ихъ чиновъ и писать въ матросы. Императоръ Павелъ, учрежденіемъ особаго генералъ-аудиторіата, лишилъ Коллегію этой власти и предоставилъ въ ея полное распоряженіе только нижнихъ чиновъ, при томъ лишь тѣхъ, которые не изъ дворянъ; о дворянахъ же всѣ слѣдственныя дѣла стали передаваться въ генералъ-аудиторіатъ, который, съ своимъ мнѣніемъ, представлялъ ихъ на Высочайшую конфирмацію.

Новые штаты каснулись и портоваго управленія, съ точнымъ подраздѣленіемъ, какіе порты имѣть должны главныхъ командировъ, и какіе только капитановъ надъ портами. Первыхъ положено имѣть въ Кронштадтѣ, Ревелѣ, въ Архангельскѣ и въ Николаевѣ, съ учрежденнымъ при нихъ особымъ управленіемъ, названнымъ конторою главныхъ командировъ; въ прочихъ же, какъ въ Астрахани, Роченсальмѣ и др. — капитановъ надъ портами. Вмѣсто бывшаго черноморскаго адмиралтейскаго правленія, и при немъ особыхъ экспедицій, учреждена контора главнаго командира черноморскаго флота, заключавшая въ себѣ по всѣмъ департаментамъ одно присутствіе.

Новое Адмиралтейство.

Здѣсь кстати упомянемъ, что значительное для столицы неудобство имѣть въ своемъ центрѣ верфь Главнаго адмиралтейства, понудило Императора Павла приступить къ постепенному перенесенію верфи на другое болѣе удобное мѣсто — мѣсто, занятое галернымъ дворомъ, внизъ по теченію Невы, гдѣ въ 1800 году и учреждено было *новое адмиралтейство*, съ 4-мя корабельными элингами для судостроенія. Съ того времени названіе новаго адмиралтейства удержалось и по настоящее время.

Морской корпусъ — любимое дѣтище Императора Павла — находившійся съ 1771 года въ Кронштадтѣ, былъ переведенъ въ 1797 году въ Петербургъ, въ зданіе, нынѣ занимаемое корпусомъ, и порученъ, по прежнему, директорству адмирала Ивана Логгиновича Голенищева-Кутузова, управлявшаго Морскимъ корпусомъ съ 1764 года—просвѣщеннѣйшаго дѣятеля своего времени, богатаго вообще образованными людьми.

Морской Кадетскій Корпусъ.

Итакъ, въ теченіи первыхъ сорока лѣтъ своего существованія, Адмиралтействъ-Коллегія четыре раза подвергалась измѣненіямъ въ своемъ устройствѣ: два раза вводился и уничтожался регламентъ 1722 года, и два раза Положеніе 1732 года получало практическое примѣненіе.

Царствованіе ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I.

Главный недостатокъ существовавшихъ до 1802 г. коллегіальныхъ учрежденій заключался въ отсутствіи единства дѣйствій и надлежащей отвѣтственности, за неимѣніемъ во главѣ каждаго изъ нихъ одного постояннаго лица, непосредственно подчиненнаго Государю, при чемъ этотъ недостатокъ ощущался уже въ царствованія Екатерины II и Павла, когда исполненіе разныхъ законодательныхъ и административныхъ мѣръ поручалось, помимо Коллегіи и Сената, отдѣльнымъ высокопоставленнымъ лицамъ.

Императоръ Александръ I, въ самомъ началѣ своего царствованія, обратилъ вниманіе на эту слабую сторону высшаго государственнаго управленія и пришелъ къ убѣжденію о необходимости создать и у насъ, по образцу Западной Европы, систему министерскаго управленія, на началахъ централизаціи власти и единства ея дѣйствій.

Манифестъ 8 Сентября 1802 г.

Манифестомъ *8 Сентября 1802 года объявлено*: «слѣдуя великому духу Преобразователя Россіи Петра Перваго, оставившаго Намъ слѣды своихъ мудрыхъ намѣреній, по коимъ старались шествовать достойные его преемники, Мы заблагоразсудили раздѣлить государственныя дѣла на равныя части, сообразно естественной ихъ связи между собою, и для благоуспѣшнѣйшаго теченія поручить оныя вѣдѣнію избранныхъ Нами Министровъ, постановивъ имъ главныя правила, коими они имѣютъ

руководствоваться въ исполненіи всего того, чего будетъ требовать отъ нихъ должность, и чего Мы ожидаемъ отъ ихъ вѣрности, дѣятельности и усердія ко благу общему». Въ силу этого манифеста, коллегіальное управленіе замѣнялось учрежденіемъ *восьми министерствъ*, а въ ихъ числѣ и Министерства морскихъ силъ. Оставлены были при этомъ коллегіи: военная, морская и иностранныхъ дѣлъ, но и онѣ были подчинены министрамъ и, слѣдовательно, лишены прежней самостоятельности. Вмѣстѣ съ тѣмъ учрежденъ былъ и *Комитетъ Министровъ*.

Хотя, по первоначальному плану, министры формально и были подчинены верховному надзору Сената, обязаннаго разсматривать ихъ дѣянія по всѣмъ частямъ управленія, причемъ письменные отчеты о своемъ управленіи всѣ министры должны были представлять черезъ Сенатъ, но на дѣлѣ такое подчиненіе не осуществилось, и не только Сенатъ, но вскорѣ и вновь учрежденный Комитетъ Министровъ отошли на второй планъ, въ силу Царскаго довѣрія къ назначеннымъ министрамъ.

Первый Министръ морскихъ силъ Н. С. Мордвиновъ.

Первымъ Министромъ морскихъ силъ былъ вице-президентъ Адмиралтействъ-Коллегіи, адмиралъ *Николай Семеновичъ Мордвиновъ*, впослѣдствіи графъ, бывшій главнокомандующій черноморскаго флота и портовъ, (род. 17 Апрѣля 1754 года, сконч. въ 1845 году, въ должности члена Комитета Министровъ, Комитета Финансовъ, Земледѣльческаго Комитета и др.).

Помощникомъ къ нему, съ званіемъ Товарища министра морскихъ силъ, назначенъ былъ контръ-адміралъ *Павелъ Васильевичъ Чичаговъ*.

Но на министерскомъ посту Мордвиновъ пробылъ всего около трехъ мѣсяцевъ и, по прошенію, уволенъ отъ службы, на 48 году жизни. Такая кратковременность пребыванія Мордвинова во главѣ Министерства

объясняется его несогласіемъ съ господствовавшимъ въ то время взглядомъ на необходимость, въ развитіе намѣченной лишь манифестомъ реформы, кореннымъ образомъ преобразовать всю морскую администрацію (*).

Дѣйствительно, такъ какъ манифестъ 1802 года далъ лишь общую мысль преобразованія государственныхъ учрежденій, то министерству морскихъ силъ, наравнѣ съ другими министерствами, надлежало заняться разработкою частностей, для достиженія полнаго своего устройства, согласно предначертаніямъ Императора Александра I.

Комитетъ для образованія флота. Управленіе министерствомъ П. В. Чичагова.

Въ этихъ видахъ учреждены были, въ томъ же 1802 году, *Военная по флоту канцелярія* и *Департаментъ министра морскихъ силъ*, а затѣмъ, Высочайше назначенъ *Комитетъ для образованія флота*, реорганизовавшій Министерство на новыхъ началахъ.

Въ Комитетъ были назначены: предсѣдателемъ сенаторъ, графъ Александръ Романовичъ Воронцовъ, а членами—адмиралы: В. П. Фондезинъ, И. П. Балле, М. К. Макаровъ, вице-адмиралъ П. К. Карцовъ, контръ-адмиралъ Чичаговъ и капитанъ 1 ранга А. С. Грейгъ. Докладчикомъ Комитета, по Высочайшему повелѣнію, состоялъ Чичаговъ, вступившій, послѣ Мордвинова, въ управленіе министерствомъ, съ сохраненіемъ званія Товарища министра морскихъ силъ, а въ 1807 г. утверж-

---

(*) Одинъ изъ современниковъ адмирала Мордвинова, вице-адмиралъ Головнинъ, въ своемъ неизданномъ сочиненіи 1824 года, «О нынѣшнемъ состояніи Россійскаго флота», дѣлаетъ о Мордвиновѣ такой отзывъ: «Мужъ престарѣлый, умный, съ обширными познаніями, въ государственныхъ дѣлахъ и въ морскомъ искуствѣ свѣдущій, знатнаго рода, съ дворомъ знакомый, предъ Царемъ и въ Думѣ смѣлый и рѣшительный; словомъ, мужъ, имѣвшій всѣ способности быть морскимъ министромъ, но, къ несчастію, не имѣвшій охоты быть имъ» (Бильбасовъ, «Архивъ графовъ Мордвиновыхъ», т. III, стр. 7).

денный въ званіи министра. Его управленіе продолжалось до 1809 года.

О Чичаговѣ держатся двухъ противоположныхъ мнѣній—либо очень высокаго, либо очень низкаго, изъ чего можно заключить, что онъ былъ, во всякомъ случаѣ, человѣкъ недюжинный, имѣвшій, благодаря своему пылкому, прямому, подчасъ рѣзкому характеру, при выдающейся даровитости, много завистниковъ и враговъ. Твердость его характера, умъ и образованіе были замѣчены Императоромъ Александромъ I еще въ бытность Его Наслѣдникомъ престола, а потому Чичаговъ былъ приближенъ къ молодому Императору, тотчасъ же по его воцареніи и игралъ первенствующую роль въ Комитетѣ, при чемъ, будучи сторонникомъ взглядовъ на дурное состояніе какъ флота, такъ и его административныхъ порядковъ, онъ не мало, чрезъ Комитетъ, способствовалъ улучшеніямъ въ Морскомъ вѣдомствѣ.

Приступивъ къ подробному, всестороннему разсмотрѣнію дѣйствовавшихъ въ морскомъ управленіи положеній, Комитетъ прежде всего обратилъ вниманіе на состояніе хозяйственной части въ портахъ и исходатайствовалъ учрежденіе въ послѣднихъ *контрольныхъ экспедицій*, «дабы»—какъ говорилось въ докладѣ, «установить отвѣтственность въ производствѣ дѣлъ самую справедливую и точную... къ прекращенію вкравшихся и къ упрежденію могущихъ вкрасться злоупотребленій». Свои всеподданнѣйшія донесенія главная контрольная экспедиція, учрежденная въ С.-Петербургѣ, представляла, помимо Коллегіи, чрезъ Военную по флоту канцелярію. Перейдя затѣмъ къ преобразованію Адмиралтействъ-Коллегіи, Комитетъ произвелъ коренную реформу въ ея прежней организаціи, основанной на назначеніи въ члены Коллегіи начальниковъ подчиненныхъ ей экспедицій.

Преобразованіе Адмиралтействъ-Коллегіи.

Ни мало не отвергая сущности значенія коллегіальнаго устройства и ссылаясь на существованіе такого же учрежденія въ Англіи, докладъ Комитета изобразилъ слѣдующими яркими красками несообразность присутствія въ составѣ Коллегіи экспедиторовъ, которые въ тоже время управляя отдѣльными частями, Коллегіею составляющими, «сдѣлались чрезъ то судіями своихъ дѣяній: 1) дѣла изъ Экспедицій въ Коллегію входящія, стали обыкновенно рѣшаться по ихъ голосамъ, отвѣтственность ихъ исчезла, и они получили удобность, если бы только пожелали, не токмо избѣгать взысканій за упущенія, но и взаимно снисходить въ томъ другъ другу, къ ущербу государственнаго интереса и ко вреду общественной пользы. 2) Въ такомъ состояніи управленія всѣ части: повелительная, учредительная, хозяйственная и исполнительная, естественно, должны были придти въ смѣшеніе, и отъ того произошло еще бо́льшее замѣшательство, нежели при прежнихъ одиннадцати контрахъ, потомучто самые члены, верховное управленіе составляющіе, употреблены стали и ко всѣмъ снисходящимъ должностямъ исполненія. Они, яко члены Коллегіи, повелѣвали и распоряжали заготовленіемъ всѣхъ припасовъ и вещей, а яко экспедиторы, заготовленныя и сохраняемыя у нихъ вещи назначали въ употребленіе и распоряженіе работами и мастеровыми; они, наконецъ, яко члены Коллегіи, не только разсматривали поступающіе въ Коллегію отчеты по частямъ, отъ ихъ распоряженія зависящимъ, но еслибы кто осмѣлился и представить о недостаткахъ, или худомъ качествѣ какихъ либо изъ отпущенныхъ вещей, то и представленіе о томъ они же разсматривали и судили въ присутствіи Коллегіи, чему примѣровъ было не мало. 3) По мѣрѣ того, какъ начальникамъ экспедицій доставились случаи имѣть вліяніе на всѣ дѣйствія Коллегіи, власть ея надъ

экспедиціями пришла въ ослабленіе, и мнимое ея управленіе оставалось только на бумагѣ и состояло болѣе въ приказной формѣ; въ самомъ же существѣ экспедиторъ сталъ столько же подвластенъ Коллегіи, сколько каждый членъ какого либо судебнаго мѣста цѣлому сословію своихъ сочленовъ, съ коими онъ равный голосъ имѣетъ».

Вникнувъ, такимъ образомъ, въ существующіе недостатки главнаго морского управленія и принявъ во вниманіе разнородность всѣхъ входящихъ въ него частей (строеніе и снабженіе судовъ, комплектованіе флота командами, содержаніе, счетъ и служебное ихъ движеніе; строенія адмиралтействъ и портовъ, распоряженіе суммами, отпускаемыми на Морское вѣдомство, отчеты о суммахъ, судебныя дѣла, содержаніе училищъ и всего, касающагося до учено-технической части, устройство заводовъ и другихъ механическихъ работъ, артиллерія и т. п.), Комитетъ призналъ, что «по ограниченности силъ человѣческихъ, одному лицу никакъ не возможно обнять его во всемъ пространствѣ, ибо не безъизвѣстно, что въ искусствѣ, каково морское, распоряженія требуются тѣмъ болѣе дѣятельныя и точныя, что оно, будучи основано на весьма сложной механикѣ, при недостаткѣ точности въ малѣйшихъ своихъ частяхъ, и въ самыхъ главныхъ пойдетъ худо, и машина остановится»; поэтому Комитетъ нашелъ существованіе Адмиралтействъ-Коллегіи *полезнымъ и необходимымъ*. Затѣмъ, для лучшаго успѣха дѣла, Комитетъ пришелъ къ убѣжденію о необходимости раздѣлить всѣ вышесказанныя многочисленныя части управленія на два наиболѣе отличительныя между собою отдѣленія: *воинское* и *художественное*, съ возложеніемъ завѣдыванія первымъ на Адмиралтействъ-Коллегію, а вторымъ на вновь организуемый *Адмиралтейскій департаментъ*.

*

Относительно организаціи Коллегіи, Комитетъ полагалъ обратиться снова къ учрежденію Петра Великаго, но въ сущности принялъ только часть Петровскаго закона, измѣнивъ смыслъ и значеніе Коллегіи того времени, а именно: начальники экспедицій отстранялись отъ всякаго участія въ дѣлахъ Коллегіи, а членами назначались, подъ предсѣдательствомъ Министра, шесть или не менѣе четырехъ флагмановъ, въ помощь-же имъ, въ случаѣ нужды, въ составъ Коллегіи входили *временные* члены (*); двое изъ членовъ флагмановъ ежегодно должны были замѣняться новыми, «*дабы не навсегда отвлечь ихъ отъ флотской службы*»; кромѣ того на членовъ Коллегіи возлагалась новая обязанность Коллегіи *временныхъ инспекторовъ для осмотра порядка въ портахъ*. Коллегіи поручалось завѣдываніе комплектованіемъ флота людьми и управленіе хозяйственною частію чрезъ посредство пяти *Экспедицій Государственной Адмиралтействъ-Коллегіи*: 1) хозяйственной, 2) исполнительной (прежней генералъ-интендантской), 3) артиллерійской, 4) казначейской и 5) счетной. На обязанность Коллегіи возлагалось, чтобы всѣ хозяйственныя заготовленія дѣлались вовремя, въ достаточномъ количествѣ и съ соблюденіемъ законныхъ правилъ.

Но существенное различіе между Адмиралтейской Коллегіей времени Петра Великаго и вновь организуемою состояло въ степени власти той и другой: первая управляла сама всѣмъ флотомъ и всѣмъ его хозяйствомъ, а вторая составляла лишь совѣщательное собраніе въ вѣдомствѣ Министра морскихъ силъ, который управлялъ ею и всѣми отъ нея зависящими учрежденіями.

(*) Непремѣнными членами новой Адмиралтействъ-Коллегіи были назначены: адмиралы Фондезинъ I и Макаровъ, вице-адмиралъ Карцовъ, контръ-адмиралъ Сарычевъ и временнымъ членомъ—генералъ-лейтенантъ Пущинъ.

Учрежденіе Адмиралтейскаго департамента.

Въ такомъ-же подчиненіи къ Министру находился и учрежденный одновременно съ преобразованіемъ Коллегіи Адмиралтейскій департаментъ. Въ вѣдѣніе этого департамента поступили ученая и строительная части; къ первой относились: снабженіе флота навигаціонными инструментами, картами и книгами, попеченіе о морскихъ описяхъ, составленіе и изданіе морскихъ картъ и книгъ, и надзоръ за морскими учебными заведеніями. Къ обязанности департамента относилось также и изданіе повременныхъ записокъ, начатыхъ въ 1800 году адмираломъ Шишковымъ. Департаментъ имѣлъ коллегіальный характеръ. По штату, онъ состоялъ изъ четырехъ непремѣнныхъ и неограниченнаго числа почетныхъ членовъ. Первые назначались по волѣ высшаго начальства, а послѣдніе избирались общимъ голосованіемъ членовъ и утверждались Министромъ (*).

Къ Адмиралтейскому департаменту присоединены были: типографія, которая до этого времени находилась въ вѣдѣніи Морского корпуса и которая стала именоваться «*морскою типографіею*», и *музей* съ модель-камерою, заключавшій въ себѣ «натуральный кабинетъ рѣдкостей», машины, модели прежнихъ судовъ, заводовъ, укрѣпленій и различные физическіе и мореходные инструменты.

При томъ же департаментѣ была основана въ 1805 году и *библіотека*. Хотя и ранѣе при Адмиралтействъ-коллегіи имѣлось собраніе книгъ, носившее названіе морской библіотеки, но такая библіотека, образовавшаяся изъ случайныхъ пожертвованій лицъ, состоявшихъ тогда

(*) Составъ департамента былъ слѣдующій: непремѣнные члены: вице-адміралъ Шишковъ, Капитанъ-Командоръ Гамалѣя и д. с. с. Лабзинъ; правитель дѣлъ с. с. Никольскій; почетные члены, академики: д. с. с. Румовскій, с. с. Крафтъ, с. с. Гурьевъ и маіоръ графъ Мейстеръ.

на службѣ въ Морскомъ вѣдомствѣ, была крайне мала и бѣдна сочиненіями по морскому дѣлу.

По распоряженію Чичагова, для фундаментальнаго основанія адмиралтейской библіотеки, съ Высочайшаго разрѣшенія, была пріобрѣтена покупкою въ Копенгагенѣ за 15.000 руб. асс. библіотека, оставшаяся послѣ смерти датскаго министра, графа Бернсторфа, и содержавшая въ себѣ рѣдкія сочиненія на древнихъ и новѣйшихъ языкахъ. Библіотека была помѣщена въ зданіи Главнаго адмиралтейства, и къ ней же присоединенъ музей, составившій съ библіотекою нераздѣльное учрежденіе. Существованіе музея и библіотеки обезпечивалось ежегоднымъ ассигнованіемъ по 10.000 руб. асс. на ихъ пополненіе. Первымъ директоромъ музея и библіотеки былъ почетный членъ Адмиралтейскаго департамента графъ Мейстеръ. Тогда же, т. е. съ 1805 года, разрѣшено было не только морскимъ чинамъ, но и посторонней публикѣ посѣщать музей, въ которомъ въ числѣ достопримѣчательностей находились: 1) галера, построенная въ 1670 года при Царѣ Алексѣѣ Михаиловичѣ; 2) модели судовъ, которыми Петръ Великій взялъ на абордажъ шведскія суда при устьѣ Невы, близъ Калинкиной деревни; 3) чертежи по части кораблестроенія и фортификаціи, собственной работы Петра Великаго, и 4) знамя, бывшее съ Петромъ Великимъ въ Азовскомъ сраженіи и доставленное въ Адмиралтейство въ 1817 году отъ графа Головина. Простое древко знамени выкрашено зеленою краскою; на желѣзномъ листѣ сдѣлана надпись: «Знамя собственнаго корабля Его Царскаго Величества».

Существовавшая ранѣе при Коллегіи компасная мастерская была преобразована на столько, что получила возможность заняться успѣшнымъ изготовленіемъ не только компасовъ, но и навигаціонныхъ и астрономиче-

скихъ инструментовъ, зрительныхъ трубъ и т. п. и, подъ именемъ инструментальной мастерской, передана тоже въ вѣдѣніе Адмиралтейскаго департамента.

Рядомъ съ этими преобразованіями и самое дѣлопроизводство значительно измѣнено къ лучшему, чрезъ установленіе точнаго порядка сношеній подчиненныхъ мѣстъ и лицъ съ высшими морскими учрежденіями, причемъ требовались краткость и ясность въ самомъ изложеніи. Адмиралтействъ-Коллегія и Адмиралтейскій департаментъ относились къ Министру морскихъ силъ представленіями или записками, а отъ Министра получали предложенія. Главные же командиры и управляющіе Экспедиціями входили къ Министру съ рапортами, а отъ него получали предписанія. Самыя Экспедиціи и Конторы главныхъ командировъ состояли подъ указами Адмиралтействъ-Коллегіи, съ которою только эти учрежденія и имѣли право сноситься непосредственно, тогда какъ всѣ прочія присутственныя мѣста должны были входить въ сношенія съ соотвѣтствующими роду дѣлъ Экспедиціями. Съ Адмиралтейскимъ департаментомъ имѣли непосредственно сношенія: директоры учебныхъ заведеній, портовыя Экспедиціи по строительной части, директоры фабрикъ и заводовъ и др. заведеній. Съ этого же времени въ оффиціальныхъ сношеніяхъ послѣдовало нововведеніе: на поляхъ каждой исходящей бумаги стали отмѣчать начальными буквами имя того учрежденія, откуда бумага исходила.

По проекту учрежденія Адмиралтейскаго департамента, въ вѣдѣніи послѣдняго состояла и строительная часть, т. е. всѣ адмиралтейскія зданія, московская парусная фабрика и Адмиралтейскіе ижорскіе заводы. Но опытъ скоро доказалъ, что подобное завѣдываніе совсѣмъ не вяжется съ ученою дѣятельностью департамента, и болѣе относится къ хозяйственной и исполни-

тельной экспедиціямъ Адмиралтействъ-Коллегіи, къ которой эта часть въ 1812 г. и была присоединена.

За переводомъ московской парусной фабрики въ Новгородъ, и съ установленіемъ новаго, лучшаго порядка отпуска на расходы Морскаго вѣдомства денежныхъ суммъ, роль Московской адмиралтейской конторы, завѣдывавшей, какъ было выше указано, этою фабрикою и сборомъ денегъ на Адмиралтейство, была окончена, и ея закрытіе послѣдовало въ 1806 году.

Измѣненія въ порядкѣ денежныхъ ассигнованій.

Отпускъ суммъ, составлявшій до этого времени крупное препятствіе въ успѣхѣ развитія морской дѣятельности, хотя и оставался при старой системѣ сборовъ по губерніямъ, но получилъ нѣкоторое видоизмѣненіе къ лучшему, путемъ сосредоточенія денежныхъ сборовъ въ казенныхъ палатахъ, которыя до 1805 года разсылали эти сборы по всѣмъ государственнымъ учрежденіямъ; только съ 1805 года отпускъ суммъ сталъ уже производиться изъ государственнаго казначейства сперва по мѣсячно, а затѣмъ по третямъ года, равными частями, всѣмъ учрежденіямъ. Но такъ какъ и этотъ способъ ассигнованія суммъ сопряженъ былъ съ крайнею медлительностью, то, по Высочайшему повелѣнію 1805 года, въ распоряженіе Министра морскихъ силъ, разрѣшена къ отпуску сумма въ 1.419.158 руб., долженствовавшая составлять какъ бы неприкосновенный запасный капиталъ. Этотъ фондъ ни подъ какимъ видомъ не могъ быть употребляемъ ни на какія постороннія надобности, а предназначался единственно на случаи экстренныхъ расходовъ и благовременныхъ заготовокъ.

Ассигнованіе такого пособія мотивировано было въ слѣдующихъ выраженіяхъ: «Видя изъ дѣлъ и опытовъ, колико затрудняется Морской департаментъ въ необходимыхъ расходахъ и благовременныхъ заготовленіяхъ по случаю недостатка иногда наличныхъ суммъ, покуда

ассигнуемыя ему ежегодно изъ государственныхъ приходовъ соберутся и къ нему вступятъ, признали МЫ за нужное, сверхъ ежегодныхъ суммъ, отдѣлить оному дапартаменту запасный капиталъ, которымъ бы онъ во всякомъ таковомъ случаѣ и заимствоваться могъ».

Благодаря такому пособію, Министерство получило нѣкоторую возможность выхода изъ того затруднительнаго положенія, въ какое ставили его съ одной стороны необходимость содержать штатный комплектъ судовъ въ балтійскомъ и черноморскомъ флотахъ, а съ другой— значительное повышеніе цѣнъ на всѣ предметы заготовленія, противъ прежняго, даже недавняго, времени.

По штатамъ 1803 года опредѣлено было имѣть комплектъ кораблей въ балтійскомъ флотѣ: непремѣнныхъ 27 и прибавочныхъ 5; въ черноморскомъ — непремѣнныхъ 15 и прибавочныхъ 6; но освидѣтельствованіе наличныхъ судовъ въ обоихъ флотахъ показало, что наибольшая ихъ часть негодна къ службѣ, а потому потребовалась усиленная дѣятельность нашихъ адмиралтействъ, благодаря которой только къ 1810 году флоты наши приблизились къ положенному комплекту. Но, при такомъ усиленномъ кораблестроеніи, отпущенный въ 1805 году запасный капиталъ въ 1.419.158 руб. оказался далеко недостаточнымъ, такъ что въ 1807 году, по ходатайству Министерства, Высочайше повелѣно было прибавить къ оборотному капиталу, сверхъ ежегодныхъ штатныхъ суммъ, еще два милліона, изъ которыхъ одинъ милліонъ Министерство отчислило на нужды черноморскаго флота. Ниже будетъ указано о несоотвѣтствіи ассигнуемыхъ Министерствомъ Финансовъ общихъ штатныхъ суммъ развивающимся потребностямъ флота при значительномъ паденіи нашего денежнаго курса и возрастающей дороговизнѣ матеріаловъ и припасовъ, здѣсь же упомянемъ только, что съ 1797 года, когда штатнымъ поло-

женіемъ на Морское вѣдомство опредѣлена была сумма до 8.000.000 рублей, вмѣсто потребованныхъ по смѣтѣ 15.135.957 руб., вѣдомство это никогда не имѣло уже возможности измѣщаться штатною суммою.

Означенные перерасходы возникали главнымъ образомъ при заготовкѣ провіанта, заподряжаемаго, по положенію, на годъ для балтійскаго вѣдомства, и на четыре года для черноморскаго. Разность цѣнъ вообще на припасы и матеріалы противъ Павловскаго даже времени, вслѣдствіе обезцѣненія ассигнаціоннаго рубля, является дѣйствительно громадною. Такъ, напр., въ 1798 году куль муки стоилъ въ заготовкѣ 6 рублей; берковецъ пеньки по сложности цѣнъ съ 1794 по 1798 г.—31 руб.; пудъ дубоваго лѣса—42 коп., а въ 1809 и 1810 годахъ: куль муки ставился въ казну по 16 руб., берковецъ пеньки—отъ 85 до 93 руб., пудъ дубоваго лѣса свыше рубля и т. п. Изъ этихъ примѣровъ явствуетъ, что штатныхъ, разсчитанныхъ по прежнимъ цѣнамъ суммъ Морскому вѣдомству далеко не доставало.

А между тѣмъ, преобразованія, начатыя въ Морскомъ вѣдомствѣ съ 1803 года, развивались постепенно и коснулись не только всѣхъ частей хозяйственнаго управленія, но и всѣхъ отраслей береговой и судовой службы морскихъ чиновъ.

Устройство охтенскихъ поселянъ.

Еще въ 1802 году, Чичаговъ обратилъ вниманіе на мѣстность, занятую охтенскими поселенцами близь бывшей шведской крѣпости Ніеншанца, на берегу Невы, какъ удобную для военнаго судостроенія, а, попутно, имъ были собраны свѣдѣнія о порядкахъ отправленія тамошними поселенцами возложенной на нихъ Петромъ Великимъ адмиралтейской повинности. Повинность эта служила главнымъ основаніемъ существованія Охтянъ, поселенныхъ въ качествѣ вольныхъ плотниковъ, съ тѣмъ, чтобы, по мѣрѣ надобности, они занимались въ петер-

бургскомъ адмиралтействѣ судостроительными работами за опредѣленную плату. Изъ собранныхъ свѣдѣній Чичаговъ убѣдился, что лучшіе охтенскіе плотники перемѣнили къ тому времени свою специальность на столярныя работы, что на адмиралтейскія работы высылаются худые плотники, и что поэтому содержаніе такихъ плотниковъ обходится адмиралтейству дороже, нежели наемъ ихъ съ воли, а потому онъ исходатайствовалъ освобожденіе охтянъ отъ обязательной казенной работы, переведя ихъ на опредѣленный оброкъ съ тѣмъ, чтобы на оброчную сумму Морское вѣдомство для работъ на верфи нанимало мастеровыхъ съ воли. Мѣра эта была впрочемъ кратковременна. Затѣмъ въ 1806 году пріобрѣтено было, покупкою, мѣсто подъ Охтенскую верфь, и съ того времени здѣсь стала производиться постройка сперва гребныхъ судовъ, а съ 1811 года—фрегатовъ и даже кораблей.

Учрежденіе Паноптическаго заведенія.

Здѣсь же, на возвышенной мѣстности, принадлежавшей Воспитательному дому благородныхъ дѣвицъ, и пріобрѣтенной Морскимъ вѣдомствомъ покупкою за 16.000 рублей, приступлено было, въ 1806 году, къ грандіозной постройкѣ механическаго и инструментальнаго завода для потребностей флота,—по проекту прибывшаго изъ Англіи бригадира Бентама,—завода, получившаго наименованіе *Паноптическаго заведенія*. На его устройство, по ходатайству Чичагова, Высочайше ассигновано 100.000 рублей. Цѣль постройки такого заведенія заключалась въ томъ, чтобы основать близъ С.-Петербурга институтъ, который бы служилъ для образованія искусныхъ механиковъ по всѣмъ техническимъ работамъ, касающимся флота и вмѣстѣ—образцовый заводъ, гдѣ бы изготовлялись всякаго рода инструменты, машины и вообще нужные флоту предметы: физическіе, оптическіе и математическіе инструменты, компасы, парусныя полотна,

помповыя кожи, гвозди, обувь, одежда, пряжа канатная и т. п. Сюда же предполагалось помѣстить и Морскую типографію. Подобныя Паноптики Бентамъ предлагалъ основать и въ другихъ главныхъ нашихъ портахъ.

Къ сожалѣнію, англійское правительство вскорѣ же отозвало Бентама въ Лондонъ; кромѣ того, по причинѣ слабаго состоянія заводской и фабричной нашей промышленности, приходилось всѣ необходимыя для Паноптики машины выписывать за дорогія цѣны изъ Англіи, вслѣдствіе чего, хотя на устройство Паноптическаго заведенія было затрачено къ 1810 году до полумилліона рублей, оно къ этому времени все еще не было вполнѣ окончено. Между тѣмъ, случившійся въ 1818 году пожаръ уничтожилъ все заведеніе до тла, и оно болѣе уже не возобновлялось, хотя такое предпріятіе и обѣщало благопріятные для флота результаты.

Произведенныя при Чичаговѣ строительныя работы. Зданіе Главнаго Адмиралтейства.

Болѣе удачными и производительными работами, за время управленія Чичагова Морскимъ министерствомъ, оказались—строительныя, положившія начало улучшенію всѣхъ нашихъ главныхъ портовъ, слѣды чего сохранились и по настоящее время.

Улучшенія эти всего болѣе отразились на портахъ Петербургскомъ и Кронштадтскомъ. Многія портовыя зданія, возведенныя еще при жизни Петра Великаго, пришли, къ началу XIX столѣтія, въ ветхость и несоотвѣтствіе съ современными требованіями, а иныя представляли даже полный анахронизмъ, сравнительно съ окружавшими ихъ новѣйшими архитектурными сооруженіями.

Такимъ анахронизмомъ, въ особенности, являлось зданіе Главнаго Петербургскаго Адмиралтейства, какъ старѣйшее строеніе столицы на лѣвомъ берегу Невы. Заложенное Великимъ основателемъ Петербурга и флота, 5 Ноября 1704 года, по составленному самимъ Петромъ

плану, оно въ теченіе перваго столѣтія своего существованія, хотя и подвергалось разнымъ перестройкамъ, но въ общемъ видѣ оставалось безъ измѣненій.

Адмиралтейское строеніе занимало, какъ и теперь, три стороны прямоугольника, изъ которыхъ болѣе длинная расположена была по теченію Невы, а двѣ короткія къ ней перпендикулярно. Первоначальное строеніе было двухъ родовъ: деревянное и мазанковое. Посрединѣ деревяннаго одноэтажнаго зданія были ворота, надъ ними возвышалась башня со шпицемъ. Окна и двери во всемъ строеніи были обращены внутрь двора—къ верфи, такъ что наружная сторона, обращенная къ Невскому проспекту и другимъ улицамъ, представляла сплошную стѣну.

Въ 1711 году, среднее деревянное строеніе Петръ Великій замѣнилъ двухъ-этажнымъ каменнымъ, и внизу, подъ сводомъ, устроилъ въѣздъ въ Адмиралтейство, а въ верхней части зданія, въ свѣтлицахъ, помѣстилъ адмиралтейскую канцелярію, гдѣ съ 1718 года имѣла свои засѣданія Адмиралтействъ-Коллегія. Надъ самымъ въѣздомъ возвышалась мазанковая башня съ высокимъ шпицемъ и часами. Въ 1718 году все адмиралтейское зданіе окружено было водянымъ рвомъ, а позади его возвышался земляной валъ и парапетъ съ 5-ю бастіонами, вооруженными пушками. При преемникахъ Петра, деревянныя строенія адмиралтейства постепенно замѣнялись каменными, съ сохраненіемъ общаго очертанія первоначальныхъ построекъ. Въ царствованіе Анны Іоанновны мазанковая башня замѣнена каменною съ позолоченнымъ шпицемъ; а при Елисаветѣ Петровнѣ подъ шпицемъ, въ срединѣ башни, была устроена, въ 1748 г., церковь, во имя Воскресенія Христова, посвященная въ 1755 г. памяти свв. правед. Захаріи и Елисаветы. Хотя при Императорѣ Павлѣ адмиралтейское зданіе было нѣсколько

перестроено и улучшено, но нынѣшній грандіозный видъ оно получило лишь при Императорѣ Александрѣ I.

Помѣщенное въ центрѣ столицы, между величественными зданіями Зимняго дворца и Правительствующаго Сената и Святѣйшаго Синода, старинное сооруженіе Главнаго Адмиралтейства, съ его разрушеннымъ валомъ, рвами и сплошною по фасаду стѣною, составляло такой разительный контрастъ съ окружающими его зданіями, что перестройка его являлась, дѣйствительно, неотложною потребностью.

Императоръ Александръ I, не взирая на стѣсненныя, по причинѣ политическихъ осложненій съ Франціею, финансовыя средства государства, пожелалъ увѣковѣчить сооруженіе своего Прапрадѣда и не остановился передъ значительнымъ расходомъ, требовавшимся на приведеніе зданія въ видъ, соотвѣтствующій его назначенію.

Лучшимъ изъ представленныхъ проектовъ оказался проектъ академика и архитектора Морского вѣдомства Захарова, которому и было поручено производство работъ въ 1806 году. Перестройка производилась частями, съ соблюденіемъ главнаго условія: не разстраивать, по возможности, стѣнъ и фундаментовъ. Крѣпостные валы были срыты и рвы засыпаны. Вся перестройка зданія стоила около двухъ съ половиною милліоновъ рублей. Перестроенное такимъ образомъ зданіе осталось безъ существенныхъ измѣненій и понынѣ. Оно имѣетъ три главныхъ выступа. Въ среднемъ устроена арка, украшенная у входа барельефами и аллегорическими статуями, поддерживающими небесную сферу. По четыремъ сторонамъ выступа поставлены статуи героевъ древности: Ахилла, Аякса, Пирра и Александра Македонскаго. Надъ аркою возвышается башня съ 28-ю колоннами, образующими родъ галлереи, на которой въ прежнее время ежедневно, въ 12 ч. дня, появлялись музыканты и трубили въ трубы.

Надъ карнизомъ башни установлено 28 статуй, изображающихъ времена года, мѣсяцы, стихіи, страны свѣта и т. п.; здѣсь же, были устроены часы, а надъ всѣмъ зданіемъ высится шпицъ, покрытый позолоченными желѣзными листами и увѣнчанный металлическою фигурою корабля съ распущенными парусами. Вся высота шпица отъ земли составляетъ 33 сажени.

Крайніе выступы были устроены въ три этажа, съ подъѣздами и большими парадными лѣстницами, ведущими въ средній этажъ, гдѣ, въ выступѣ, ближайшемъ ко дворцу, предполагалось помѣстить Адмиралтейскій департаментъ съ библіотекою и музеемъ; въ корпусѣ-же, противъ памятника Петра, проектировалось помѣщеніе для присутствія Адмиралтействъ-Коллегіи. Это послѣднее предположеніе не осуществилось, и помѣщеніе получило другое назначеніе. Боковыя стороны, обращенныя ко дворцу и Сенату, тождественны по украшеніямъ съ лицевою стороною. Оба фасада, наружный и внутренній, въ концахъ, выходящихъ на Неву, соединены были въ одинъ корпусъ, съ павильонами по угламъ и съ большою аркою по серединѣ, подъ которою свободно могли тогда проходить небольшія мачтовыя суда. Тутъ же находились и элинги, числомъ пять, на которыхъ строились суда различныхъ ранговъ.

Въ этомъ переустроенномъ зданіи помѣстились съ удобствомъ всѣ главныя морскія административныя учрежденія того времени. Внутренній же корпусъ заняли различныя мастерскія и магазины, необходимыя для судостроенія. Въ 1821 году, по Высочайшему повелѣнію, въ зданіи адмиралтейства по главному фасаду, противъ дома Лобанова, была устроена, по проекту Монферрана, временная церковь для прихожанъ Исаакіевскаго Собора, съ двумя придѣлами: во имя Св. Исаакія Далматскаго и Св. Спиридонія Тримифійскаго, память котораго

празднуется церковью 12 Декабря,—день рожденія Императора Александра I (*).

До 1827 года, по фасаду адмиралтейскаго зданія, между крайними выступами, мѣста, гдѣ видны теперь окна третьяго этажа, были покрыты красивою баральефной работой со статуями. Комнаты второго этажа шли въ полную высоту зданія, подъ карнизъ, подобно тому, какъ это имѣетъ мѣсто теперь въ помѣщеніи библіотеки Главнаго гидрографическаго управленія.

И такъ, зданіе Главнаго Адмиралтейства, какъ по древности своей постройки, такъ и по цѣли назначенія, представляетъ такой исторической памятникъ, существованіе котораго тѣсно связано съ самымъ дорогимъ для моряковъ воспоминаніемъ о дѣятельности державнаго основателя нашего флота. Здѣсь Великій Государь принималъ доклады и дѣлалъ свои распоряженія по Морскому вѣдомству; здѣсь же, подъ его руководствомъ, происходили и первыя засѣданія Адмиралтействъ-Коллегіи, слушался и исправлялся вновь составленный при немъ Морской Уставъ—эта первая основа нашего морского законодательства.

Въ помѣщеніи, занятомъ прежде Адмиралтействъ-Коллегіею, а нынѣ Адмиралтействъ-Совѣтомъ, хранятся:

(*) Эта временная церковь, тогда же, по Высочайшему повелѣнію, была сдѣлана постоянною и сдана въ вѣдѣніе Морского министерства, съ иконостасомъ, иконами, вновь устроенными, и съ тѣми вещами и иконами, которыя не могли быть употреблены для вновь строющагося Исаакіевскаго собора. Въ 1857 г. церковь Св. Спиридонія оставлена въ Морскомъ вѣдомствѣ, съ переименованіемъ въ Адмиралтейскій соборъ и съ образованіемъ при немъ общаго прихода изъ чиновъ Морского вѣдомства, находившихся въ С.-Петербургѣ. Въ 1859 г. Соборъ приведенъ былъ въ соотвѣтственный благолѣпный видъ, а въ 1860 г. Августа 21 водруженъ былъ крестъ на его фронтонѣ.

Бывшая въ башнѣ церковь во имя Захаріи и Елисаветы, по случаю перестройки зданія Главнаго адмиралтейства, упразднена въ 1809 г., и иконостасъ ея переданъ на Ижорскіе заводы для вновь строившейся на кладбищѣ церкви.

кресло Петра Великаго, имъ самимъ сдѣланное; живописный портретъ его, писанный съ натуры голландскимъ художникомъ въ Саардамѣ, и весьма важные письменные памятники, относящіеся ко времени учрежденія балтійскаго флота.

Переустройство Ижорскихъ заводовъ.

Еще до перестройки зданія главнаго петербургскаго адмиралтейства Морское вѣдомство обратило вниманіе на состояніе Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, жизнь и развитіе которыхъ тѣсно связаны съ жизнью и развитіемъ балтійскаго флота.

Прототипомъ этихъ вододѣйствующихъ заводовъ была Ижорская лѣсопильная мельница, современная построенію Петербурга. Ею воспользовался Петръ I для надобностей новозаведеннаго тамъ адмиралтейства и на рѣкѣ Ижорѣ построилъ десять такихъ лѣсопиленъ, которыя послужили большимъ подспорьемъ для первыхъ столичныхъ деревянныхъ построекъ. Тогда же адмиралтейство завело здѣсь и водяную кузницу для ковки якорей. Впослѣдствіи, при Императрицѣ Екатеринѣ II, учреждены были на рѣкѣ Ижорѣ плющильный, мѣднолитейный, камбузный и др. заводы. Но всѣ они помѣщались въ деревянныхъ строеніяхъ и требовали капитальнаго ремонта. Въ 1803 г., для приведенія Ижорскихъ заводовъ въ болѣе соотвѣтствующее надобностямъ флота состояніе, Высочайше повелѣно передать эти заводы въ вѣдѣніе назначеннаго директоромъ заводовъ дѣйствительнаго статскаго совѣтника Гаскоина, который нашелъ ихъ въ такомъ худомъ, запущенномъ видѣ, что почелъ за нужное не исправлять, а перенести ихъ на новое мѣсто, соединивъ всѣ каналы въ одинъ бассейнъ и одну рѣку. На полное переустройство заводовъ потребовалась сумма въ 732.000 рублей ассигнаціями.

Улучшенія въ Балтійскихъ портахъ.

Выше было сказано, что за время управленія Чичагова, портовая дѣятельность выразилась, преимуще-

ственно, въ строительныхъ работахъ. Подтвержденіемъ этому служатъ произведенныя улучшенія во всѣхъ нашихъ главныхъ портахъ.

По Высочайшему повелѣнію, состоявшемуся въ 1802 году, наблюденіе за исправленіемъ и приведеніемъ портовъ въ порядокъ возложено было на особо учрежденный съ этою цѣлью Комитетъ, имѣвшій подчиненныя ему экспедиціи въ портахъ: Кронштадтскомъ, Ревельскомъ и Петербургскомъ.

Въ Кронштадтѣ окончены были капитальныя постройки, какъ служительскихъ и офицерскихъ флигелей, начатыхъ въ послѣдніе годы царствованія Императрицы Екатерины II (по поводу предполагавшагося перенесенія сюда петербургскаго адмиралтейства), такъ и обводнаго канала, съ сооруженіемъ при немъ каменныхъ провіантскихъ магазиновъ. Путемъ покупки смежныхъ частныхъ домовъ, съ имѣвшимися при нихъ садами, устроенъ въ 1809 году, въ центрѣ города, общественный садъ, существующій и понынѣ подъ именемъ Лѣтняго сада, причемъ въ одномъ изъ купленныхъ для этой цѣли домовъ устроены квартиры для генералитета. Упомянемъ еще о произведенной въ Кронштадтѣ закладкѣ, въ 1805 году, каменнаго Андреевскаго собора, нынѣ существующаго,—вмѣсто находившейся на той же площади старой деревянной церкви, посвященной тому же имени—закладкѣ, происходившей въ присутствіи Императора Александра I.

Ревельская военная гавань, хотя при преемникахъ Петра Великаго и ремонтировалась частями, но отъ времени пришла уже въ ветхость. Вопросъ объ устройствѣ вновь этой гавани подымался еще при Екатеринѣ II, но проектъ оставался безъ осуществленія, пока, наконецъ, не было приступлено съ 1806 года къ капитальному сооруженію новой Ревельской гавани, разсчитанной на

помѣщеніе въ ней всего балтійскаго корабельнаго флота. Работа длилась 14 лѣтъ и велась путемъ опусканія на морское дно срубовъ съ каменьями, на пространствѣ болѣе 25.000 квадратныхъ саженъ.

Архангельскій и Астраханскій порты.

Слѣдовавшія другъ за другомъ реформы каснулись и Архангельскаго порта. Еще при Императорѣ Павлѣ, въ 1800 году, состоялось предположеніе о перестройкѣ вновь всего Архангельскаго адмиралтейства по обширному плану, но съ новымъ царствованіемъ, вопросъ о перестройкѣ отложенъ былъ впредь до обозрѣнія на мѣстѣ положенія всѣхъ нашихъ портовъ. Для этой цѣли, въ 1803 году, Чичаговъ лично посѣтилъ Архангельскъ и нашелъ мѣстное адмиралтейство мало отвѣчающимъ своему назначенію, причемъ обратилъ особое вниманіе на нижеслѣдующіе недостатки: 1) умаленіе лиственичныхъ лѣсовъ; 2) невозможность оставленія адмиралтейства на прежнемъ мѣстѣ, за мелководіемъ фарватера, и 3) недостатокъ вообще матеріаловъ, необходимыхъ для кораблестроенія (*).

Сообразно предположенному уменьшенію кораблестроительныхъ работъ, приступлено было къ перестройкѣ Архангельскаго адмиралтейства по частямъ, по новому плану, съ избраніемъ для корабельной верфи новаго, болѣе удобнаго мѣста. За ветхостью старыхъ, построены были новыя казармы для служителей, а также 11-ть офицерскихъ флигелей, канатный заводъ, и перестроены всѣ зданія Ширшемскаго вододѣйствующаго завода, съ его мастерскими и плотинами. Всѣ эти работы были окончены къ 1806 году.

(*) Совокупность этихъ неудобствъ ограничивала судостроеніе постройкою преимущественно фрегатовъ, транспортовъ и др. небольшихъ судовъ. Вообще убѣжденіе Чичагова въ малой состоятельности Архангельскаго военнаго порта служило для послѣдняго предвѣстникомъ его полнаго, чрезъ 60 лѣтъ, упраздненія.

*

Болѣе отдаленный отъ столицы, находящійся на противоположной южной окраинѣ Астраханскій портъ оставался въ неудовлетворительномъ состояніи до двадцатыхъ годовъ истекшаго столѣтія и только въ концѣ царствованія Императора Александра I дождался своей очереди. Учрежденный 1722 году на рѣкѣ Кутумѣ, и перенесенный потомъ на рѣку Скаржинку, притокъ Волги, Астраханскій портъ претерпѣвалъ различныя физическія препятствія, вслѣдствіе измѣненія русла Волги и образованія мелей въ устьѣ рѣки Скаржинки, грозившихъ полнымъ ея засореніемъ. Притомъ же и портовыя строенія, какъ давно уже существовавшія, пришли въ крайній упадокъ. Въ виду важности этого порта, необходимаго для содержанія въ порядкѣ и ремонта каспійской флотиліи, такое печальное его положеніе не могло не заботить морское управленіе, и нѣсколько разъ поднимался вопросъ о перенесеніи порта на устье рѣки Царевы, ниже Астрахани, но всякій разъ дѣло останавливалось за другими предстоявшими крупными издержками. А между тѣмъ прихотливое теченіе Волги продолжало дѣлать свое дѣло. Хотя, для поддержки портовыхъ зданій, и была отпущена въ 1806 году небольшая сумма, но капитальный вопросъ о портѣ оставался открытымъ до 1821 года. Въ этомъ году, съ назначеніемъ въ Астрахань энергичнаго главнаго командира, генералъ-маіора Орловскаго, принципіально рѣшено было перенести портъ на другое болѣе удобное мѣсто, при чемъ во вновь учреждаемомъ адмиралтействѣ предполагалось сосредоточить всѣ судостроительныя работы, производившіяся до того времени въ Казанскомъ адмиралтействѣ. Но приведеніе въ исполненіе этихъ предначертаній послѣдовало уже въ царствованіе Императора Николая I, о чемъ и будетъ сказано въ надлежащемъ мѣстѣ.

1808 годъ—послѣдній годъ Чичаговскаго управленія—завершился покореніемъ шведской крѣпости Свеаборга, и устройствомъ въ немъ военнаго порта. Съ завоеваніемъ же Финляндіи до рѣки Торнео, совершенно миновалась нужда имѣть Саймскую флотилію при Вильманстрандскомъ портѣ, который въ 1809 году, вмѣстѣ съ флотиліею, былъ упраздненъ.

Произведенныя въ Балтикѣ преобразованія, отразились и на черноморскомъ управленіи, гдѣ во главѣ портовой администраціи стояла *Контора Главнаго Командира Черноморскаго флота*. Въ 1808 году для черноморскаго управленія былъ Высочайше утвержденъ новый штатъ, по которому контора главнаго командира переименована въ *Государственное Черноморское Адмиралтейское управленіе*, поставленное въ зависимость отъ Министра морскихъ силъ. Предсѣдателемъ въ управленіи состоялъ главный командиръ Черноморскаго флота и портовъ, а непремѣнными членами—управляющіе экспедиціями и одинъ флагманъ. Это управленіе совмѣщало въ себѣ кругъ дѣйствій Адмиралтействъ-Коллегіи и Адмиралтейскаго департамента, съ экспедиціями: Интендантской, Коммисаріатской, Артиллерійской, Казначейской и Счетной. Эти экспедиціи, въ порядкѣ сношеній, состояли подъ указомъ Черноморскаго Адмиралтейскаго Правленія, а управляющіе ими—подъ ордеромъ Предсѣдателя.

Преобразованія Черноморскаго Управленія. Маркизъ де-Траверсе.

Главнымъ командиромъ Черноморскаго флота и портовъ былъ въ это время (съ 1802—1809 года) адмиралъ *Иванъ Ивановичъ маркизъ де-Траверсе*, который впослѣдствіи, за болѣзнью Чичагова, былъ назначенъ въ 1809 году Управляющимъ Морскимъ министерствомъ, а въ 1811 году—утвержденъ въ правахъ Министра морскихъ силъ. Принятый въ 1791 году въ русскую службу изъ капитановъ французскаго флота, съ переименова-

ніемъ въ контръ-адмиралы гребнаго флота, Маркизъ быстро достигъ адмиральскаго чина, и въ 1802 году уже былъ назначенъ на постъ главнаго командира Черноморскаго флота и портовъ и военнаго губернатора Севастополя и Николаева. Время его управленія Черноморскимъ флотомъ и портами ничѣмъ не ознаменовалось, въ смыслѣ ихъ улучшенія. По своему уживчивому характеру и по всѣмъ служебнымъ дѣйствіямъ, маркизъ де-Траверсе былъ совершенною противоположностью Чичагову; не раздѣляя многихъ проектовъ послѣдняго, онъ даже оказывалъ, по мѣрѣ возможности, полное имъ противодѣйствіе, что, конечно, не могло не отразиться на успѣхѣ морского управленія во многихъ отношеніяхъ.

Устройство Черноморскихъ портовъ при вице-адмиралѣ Грейгѣ.

Усиленіе черноморской портовой дѣятельности и улучшеніе самыхъ портовъ началось только съ 1816 года, и не составляетъ личной заслуги Маркиза, бывшаго уже въ то время Министромъ, а всецѣло относится къ вице-адмиралу *Алексѣю Самуиловичу Грейгу*, назначенному на постъ главнаго командира Черноморскаго флота и портовъ и военнаго губернатора Севастополя и Николаева.

Англичанинъ родомъ и подданствомъ, сынъ знаменитаго въ Екатерининскій вѣкъ адмирала, и самъ стяжавшій себѣ славу, какъ отличный морякъ и какъ ученый, Грейгъ посвятилъ свою службу флоту; скончался членомъ Государственнаго Совѣта, въ 1845 году.

Вступивъ въ управленіе Черноморскимъ вѣдомствомъ, онъ нашелъ всѣ портовыя сооруженія и самый флотъ въ крайне запущенномъ состояніи. За время своего продолжительнаго управленія (съ 1816 по 1833 года), благодаря многостороннимъ знаніямъ и опытности, онъ не оставилъ безъ вниманія ничего, что входило въ обширный кругъ его вѣдѣнія. Грейгъ, видимо, работалъ для будущаго и привелъ флотъ и порты въ

такое состояніе, которое, въ послѣдовавшихъ военныхъ на морѣ дѣйствіяхъ, оправдалось на опытѣ блестящимъ образомъ. При немъ же появились на черноморскихъ водахъ и первыя паровыя суда — небольшіе пароходы. Въ Николаевѣ при немъ построены были три корабельныхъ и мортоновъ элинги, морской госпиталь, офицерскій лазаретъ и обсерваторія, улучшено гидрографическое депо картъ, учрежденное въ 1802 г., и сооружены вовсе отсутствовавшіе дотолѣ въ Черномъ и Каспійскомъ моряхъ маяки. При немъ же, помощью паровой землечерпательной машины, углублены Ингульскій и Очаковскій фарватеры до глубины, дозволившей проводить корабли изъ Николаева въ Севастополь безъ камелей; Таганрогскій портъ, за ненадобностью, былъ упраздненъ. Въ Николаевскомъ адмиралтействѣ Грейгъ ввелъ паровыя машины для распиловки досокъ и для различныхъ приспособленій по кораблестроенію, установилъ краны для постановки мачтъ, громоотводы, ввелъ въ мастерскихъ каменный уголь, вмѣсто древеснаго, чрезъ что значительно удешевились желѣзныя работы. Въ Севастополѣ построены: сухой докъ, каменныя трехъ-этажныя казармы, госпиталь съ церковью, учреждена морская библіотека и пр. Въ Херсонѣ сооруженъ литейный заводъ, устранившій дорогую доставку мѣдныхъ и чугунныхъ вещей изъ дальнихъ заводовъ. Въ Богоявленскѣ (подъ г. Николаевымъ) улучшены парусная и суконная фабрики,—словомъ, съ назначеніемъ Грейга, настала новая блестящая эпоха для Черноморскаго адмиралтейскаго правленія, равно какъ и для самого флота, который былъ весь перестроенъ заново, со всѣми новѣйшими, по тому времени, усовершенствованіями.

Въ административномъ отношеніи послѣдовало устройство Грейгомъ особой «Распорядительной части», преобразованной впослѣдствіи, по его же ходатайству, въ

Штабъ главнаго командира; тогда же былъ улучшенъ составъ строительнаго отдѣленія, артиллерійская часть отдѣлена отъ портовой конторы, упрощено дѣлопроизводство, чрезъ уменьшеніе переписки бумагъ, замѣненной *печатаніемъ* постоянныхъ бумагъ—бланокъ, вѣдомостей и приказовъ; обращено вниманіе на порядокъ производства торговъ, съ устраненіемъ бывшихъ при этомъ злоупотребленій; введена правильная бухгалтерія и т. п. Грейгъ исходатайствовалъ переведеніе въ Николаевъ черноморскаго архива изъ Петербурга, благодаря чему значительно облегчилось наведеніе на мѣстѣ архивныхъ справокъ.

Охотскій портъ и Иркутское адмиралтейство.

При такихъ значительныхъ перемѣнахъ въ устройствѣ и управленіи балтійскихъ и черноморскихъ портовъ не были забыты и отдаленныя сибирскія наши окраины, гдѣ находился, какъ упомянуто, основанный при Аннѣ Іоанновнѣ, Охотскій портъ, съ небольшою флотиліею, предназначавшеюся для перевозки Охотскимъ моремъ казенныхъ и частныхъ грузовъ въ Камчатку и другіе прибрежные пункты.

Первоначально избранное для порта мѣсто вскорѣ оказалось неудобнымъ во всѣхъ отношеніяхъ. Городъ и портъ расположены были на каменной грядѣ, возвышающейся не болѣе чѣмъ на 3 сажени надъ уровнемъ моря и простирающейся на 2¹/₂ версты въ длину и на 100 съ небольшимъ саж. въ ширину. Перешеекъ, соединяющій городъ съ материкомъ, отъ ежегоднаго подмыванія его рѣкою Охотою, сдѣлался мѣстами не шире 3-хъ саж. и даже при маломъ волненіи, вода съ моря переливалась въ рѣку и затопляла городъ; при этомъ часто повторявшіяся наводненія грозили окончательнымъ размытіемъ гряды и разрушеніемъ Охотска. Для перенесенія порта неоднократно предпринимались поиски другихъ мѣстъ по прибрежью Охотскаго моря, но всѣ они оставались безуспѣшными, не получая одобренія въ

Петербургѣ. А между тѣмъ Охотскъ имѣлъ весьма важное значеніе, какъ пунктъ удобнаго морского сообщенія съ Камчаткою, при чемъ его роль особенно выдвигалась всякій разъ, когда снаряжались гидрографическія экспедиціи для описи тихо-океанскихъ береговъ. Въ виду однако постоянныхъ предположеній о перенесеніи порта, казенныя адмиралтейскія зданія, оставаясь безъ ремонта, приходили въ окончательный упадокъ.

Въ 1801 году, на имя Адмиралтействъ-Коллегіи, состоялся Высочайшій указъ о приведеніи Охотскаго порта въ надлежащее устройство и о заведеніи тамъ необходимаго числа судовъ, на случай нападенія непріятеля, и тогда же, вмѣсто гражданскаго начальства, завѣдывавшаго адмиралтействомъ, назначенъ въ Охотскъ флотскій штабъ-офицеръ, съ необходимою морскою командою. Но вслѣдствіе неудовлетворительнаго мѣстоположенія Охотска, дѣло отъ этой мѣры не улучшилось, и все оставалось по старому. Въ 1810 году, отъ измѣнившагося теченія рѣки Охоты, портъ оскудѣлъ въ прѣсной водѣ, и жители должны были запасаться ею въ 15-ти верстномъ разстояніи отъ города. Только тогда начальнику надъ портомъ разрѣшено было перенести портъ на другую сторону общаго устья Охоты и Кухтуя, на Тунгузскую Кошку, какъ на мѣсто болѣе возвышенное; но и этотъ выборъ мѣста, состоявшійся въ 1815 году, оказался впослѣдствіи не лучшимъ, въ виду мелководья рѣки Кухтуя, затруднявшаго входъ и выходъ судамъ, при открытомъ для всѣхъ вѣтровъ рейдѣ. Какъ бы то ни было, не смотря даже на то, что съ 1812 года военнымъ портомъ былъ избранъ Петропавловскъ, на полуостровѣ Камчаткѣ, Охотскій портъ продолжалъ существовать до 1849 года, пока, наконецъ, не состоялось его упраздненіе, съ присоединеніемъ всего Охотскаго края, въ видѣ особаго округа, къ Якутской области.

Этапомъ на пути сношенія Петербурга съ Охотскомъ служилъ издавна Иркутскъ, гдѣ съ 1734 года стала производиться, подъ вѣдѣніемъ Адмиралтействъ-Коллегіи, постройка перевозочныхъ, чрезъ Байкалъ, мелкихъ военныхъ судовъ, преимущественно ботовъ, для поддержанія почтоваго сообщенія съ отдаленнымъ сибирскимъ краемъ. Въ 1754 году, здѣсь же, учреждено было и небольшое адмиралтейство для той же транспортной цѣли. При утвержденіи, въ 1810 году, новаго для Охотскаго порта штата, положено имѣть въ Иркутскомъ адмиралтействѣ, взамѣнъ мѣстной казацкой команды, потребное число морскихъ нижнихъ чиновъ, при трехъ флотскихъ офицерахъ. Перенесенное со всѣми казенными строеніями изъ городской черты за городъ, на рѣку Ушаковку, какъ на мѣсто, представлявшее болѣе удобствъ для спуска судовъ, Иркутское адмиралтейство приведено было въ 1816 году въ надлежащее благоустройство и просуществовало до времени воцаренія Императора Николая I.

Производство въ чины по баллотированію.

Въ ряду преобразованій, послѣдовавшихъ за это время въ морскомъ управленіи, былъ затронутъ вопросъ о порядкѣ производства въ чины, которые, со времени Петра Великаго, по регламентамъ 1722 и 1765 годовъ, жаловались, начиная съ чина лейтенанта до адмиральскаго чина включительно, чрезъ баллотированіе. Въ первомъ же засѣданіи вновь образованнаго Комитета Министровъ, Министръ морскихъ силъ, Мордвиновъ, поднялъ вопросъ объ установленіи во флотѣ перебаллотировки всѣхъ чиновъ по бывшему въ началѣ царствованія Екатерины II примѣру, полагая, что эта перебаллотировка произведетъ полезное между чинами соревнованіе, и что послѣ перебаллотировки на службѣ будутъ оставлены лишь лучшіе офицеры. Побудительной причиной этой реформы было то обстоятельство, что при Императорѣ Павлѣ баллотированію стали подвергаться лишь лейте-

нанты и капитанъ-лейтенанты, а производства въ слѣдующіе чины дѣлались по большей части за такія по службѣ отличія, какъ напр. приводъ рекрутской партіи изъ губерній въ столицу, что замедляло производство тѣхъ изъ моряковъ, которые подобныхъ командировокъ не получали. Комитетъ Министровъ, во избѣжаніе неудобствъ, какія могли бы произойти отъ перебаллотированія *всѣхъ* чиновъ флота, не согласился съ предложеніемъ Мордвинова, и положилъ, съ Высочайшаго соизволенія, прибавить во флотъ 5 контръ-адмираловъ и 10 капитановъ, и производить какъ въ эти чины, такъ и во всѣ прочіе, по большинству балловъ. Въ 1803 г., вслѣдствіе доклада товарища Министра морскихъ силъ, Чичагова, по тому же поводу, Комитетомъ Министровъ положено было: старшинство службы наблюдать только въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ вступающіе въ повышеніе имѣютъ равное число балловъ, а при неравныхъ баллахъ поступать по ихъ большинству; что же относится до адмиральскихъ чиновъ, то Комитетъ призналъ справедливымъ не примѣнять къ нимъ общій по флоту порядокъ чинопроизводства и производить по Высочайшему соизволенію, при чемъ установилъ, чтобы впредь, при баллотированіи, сомнительные или «сѣрые» баллы, которые и прежде въ разсчетъ не принимались, въ реестръ не вносить. Такой порядокъ чинопроизводства удержался въ продолженіи всего царствованія Александра I и прекратился, безъ всякаго впрочемъ особаго на то постановленія, только въ 1829 году. Послѣднія Высочайшія повелѣнія, въ которыхъ упоминается о баллотированіи, состоялись 7-го и 13-го Апрѣля 1827 года; въ первомъ запрещалось представлять къ производству въ чины флота офицеровъ, *забаллотированныхъ* однимъ неизбирательнымъ шаромъ, а во второмъ, при учрежденіи корпуса флотскихъ штурмановъ, постановлено офицеровъ этого корпуса въ капи-

таны, подполковники и полковники производить по *баллотированію.* Далѣе, изъ дѣлъ Инспекторскаго департамента видно, что послѣднее представленіе о производствѣ въ чины по *баллотированію* было сдѣлано въ 1828 году; а въ Высочайшихъ приказахъ о производствѣ въ чины, послѣднее производство по *баллотированію* изъ капитанъ-лейтенантовъ въ капитаны 2 ранга, и изъ лейтенантовъ въ капитанъ-лейтенанты состоялось 1 Января 1829 г.

Судовыя команды. Неменьшее вниманіе обращено было и на неудовлетворительный составъ береговыхъ и судовыхъ командъ. Въ пору основанія балтійскаго флота, по новости дѣла, судовыя команды набирались изъ матросовъ русскихъ и иностранныхъ. Но такъ какъ въ тѣхъ и другихъ тогда былъ недостатокъ, то составъ судовыхъ командъ пополнялся солдатами, образовавшими морскую пѣхоту (корабельный и гребной флоты). Эта морская пѣхота предназначалась, въ военное время, для десанта и абордажа, и обучалась матросскимъ обязанностямъ, а на берегу несла караульную службу въ адмиралтействахъ. По мѣрѣ увеличенія флотовъ корабельнаго и гребного, умножалось и число морскихъ солдатъ, составлявшихъ сперва батальоны, а потомъ и морскіе полки. По регламенту 1722 года, строевою единицею была рота, комплектъ которой зависѣлъ отъ ранга судна; ею командовалъ капитанъ корабля. Первоначально, морскихъ батальоновъ было только *пять*, затѣмъ *восемь*, а при Аннѣ Іоановнѣ изъ нихъ составилось уже 4 полка. Эти полки и батальоны имѣли названія: *пѣхотныхъ*, *гренадерскихъ*, *мушкатерскихъ*, *бомбардирскихъ* и *драгунскихъ*, комплектуя флоты, флотиліи, порты и адмиралтейства балтійскаго и, впослѣдствіи, черноморскаго управленій. Въ 1801 году, при Императорѣ Павлѣ, было образовано 9 морскихъ батальоновъ для балтійскаго и 3 батальона для черноморскаго флотовъ.

Въ 1803 г., по предложенію Министра морскихъ силъ, Чичагова, въ видахъ лучшаго дисциплинарнаго порядка управленія, изъ балтійскихъ батальоновъ было сформировано *три* морскихъ полка по образцу сухопутныхъ, а изъ черноморскихъ—*четвертый* морской полкъ, но и эта мѣра оказалась мало отвѣчающею цѣли. Тогда, по Высочайшему повелѣнію, подъ предсѣдательствомъ управлявшаго министерствомъ адмирала маркиза де-Траверсе, составленъ былъ особый Комитетъ для новой организаціи командъ, состоявшій изъ членовъ: адмирала Макарова, вице-адмирала Карцова, генералъ-цейхмейстера Геринга, генералъ-интенданта Пущина, генералъ-маіора Ширкова и цейхмейстера Папкова.

Комитетъ, согласно Высочайшей волѣ, раздѣлилъ всѣ флотскія портовыя и прочія команды вѣдомства Адмиралтействъ-Коллегіи и Адмиралтейскаго департамента на экипажи, бригады, батальоны и роты, и составилъ штаты, Высочайше утвержденные въ 1810 году.

По этимъ штатамъ изъ командъ придворныхъ гребцовъ и придворныхъ яхтъ сформированъ былъ «Морской гвардейскій экипажъ» сначала изъ 4-хъ, а потомъ изъ 8-ми ротъ (*); судовыя команды балтійскаго флота раздѣлены на 52 экипажа корабельныхъ и 8 гребныхъ,

(*) Вновь сформированный морской гвардейскій экипажъ получилъ боевое крещеніе въ Отечественную войну. Вмѣстѣ съ гвардейскимъ корпусомъ, онъ совершилъ сухопутный походъ отъ Москвы до Парижа въ 1812—1814 годахъ, участвуя съ отличіемъ не только въ сраженіяхъ при Бородинѣ, *Бауценъ, Кульмъ*, Лейпцигѣ и др., но и содѣйствовуя арміи при переправахъ черезъ рѣки, устройствомъ понтоновъ и возведеніемъ мостовыхъ укрѣпленій. За храбрость, оказанную въ Кульмскомъ сраженіи, морской гвардейскій экипажъ удостоился пожалованія георгіевскаго знамени, вслѣдствіе чего, этотъ знакъ боеваго отличія сталъ помѣщаться во флагѣ, брейдъ-вымпелѣ и вымпелѣ на судахъ, которыя комплектовались командою гвардейскаго экипажа. Одновременно съ послѣднимъ, участвовалъ въ Отечественную войну и одинъ изъ черноморскихъ флотскихъ экипажей.

по 4 роты въ каждомъ; черноморскій флотъ—на 31 корабельный и на 4 гребныхъ экипажа; а каспійская флотилія на 3 экипажа, по 4 роты въ каждомъ. Морская артиллерія составила 6 бригадъ: 4 балтійскихъ и 2 черноморскихъ,—по 5-ти ротъ въ каждой,—каспійская же артиллерія составила одну роту. Мастеровые, положенные во флотѣ, раздѣлены были тоже на роты: въ балтійскомъ 9, въ черноморскомъ 5 и въ каспійской флотиліи 1—всего 15 ротъ. Коммисіонерныя команды, какъ напр. петербургская, черноморская, архангельская и находившаяся въ Москвѣ, раздѣлены на 7 ротъ, изъ нихъ 3 въ Петербургѣ, двѣ въ черноморскомъ адмиралтействѣ, одна въ Архангельскѣ и одна въ Москвѣ. Петербургскія роты наименованы были *трехъ-ротнымъ батальономъ*, а черноморскія *дву-ротною командою*. Ластовыя команды раздѣлены были на экипажи, каждый изъ 540 человѣкъ, такимъ образомъ, что для балтійскихъ портовъ положено имѣть 5 экипажей, для черноморскихъ 3, а для каспійской флотиліи 1 роту изъ 135 человѣкъ. Въ Охотскомъ портѣ была тоже сформирована рота.

Въ 1816 году, корабельные и гребные экипажи соединены были подъ названіемъ *флотскихъ экипажей*, по 8 ротъ въ каждомъ. Для балтійскаго флота такихъ экипажей, кромѣ гвардейскаго, было положено 27, для черноморскаго 17, для каспійскаго 1 и для Архангельска 4 экипажа. Позже, въ Охотскѣ, сформированъ былъ тоже флотскій экипажъ, изъ котораго 1 рота находилась въ Иркутскѣ, а 3 роты въ Охотскѣ. Морскіе же полки были отчислены въ Военное вѣдомство, такъ какъ матросы уже достаточно ознакомились съ береговою строевою службою. При этомъ имъ даны были ружья, которыхъ ранѣе они не имѣли.

Судебная и медицинская части.

При общемъ преобразованіи морского управленія, судебная часть первоначально осталась въ сторонѣ, какъ

состоявшая въ то время въ общемъ завѣдываніи Военно-сухопутнаго и Морского вѣдомствъ. Чтобы обособить нѣсколько морское судопроизводство, учрежденъ былъ въ 1804 году, при Адмиралтействъ-коллегіи, *генеральный кригсрехтъ*, но въ слѣдующемъ же году онъ былъ замѣненъ генералъ-аудиторомъ, для окончательнаго сужденія по дѣламъ всѣхъ военно-служащихъ въ арміи и флотахъ. Только въ 1812 году, когда въ Военно-сухопутномъ вѣдомствѣ состоялось учрежденіе *Аудиторіатскаго департамента*, такой же департаментъ былъ учрежденъ и въ Морскомъ вѣдомствѣ, на совершенно одинаковыхъ съ первымъ основаніяхъ.

Медицинская часть подвергалась преобразованію одновременно съ общимъ преобразованіемъ морского управленія.

По упраздненіи, въ 1803 году, Медицинской коллегіи, существовавшей до учрежденія министерствъ, медицинская часть по арміи и флоту поступила въ распоряженіе Государственной Врачебной Управы, учрежденной при Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ и, такимъ образомъ, помимо Военно-сухопутнаго и Морского вѣдомствъ, стала въ зависимость и отъ гражданскаго начальства. Ненормальность такого положенія усиливалась еще болѣе тѣмъ, что чины медицинскаго вѣдомства, состоявшіе въ ближайшемъ отношеніи къ военному и морскому начальствамъ, были, между тѣмъ, перемѣщаемы, увольняемы, награждаемы и предаваемы суду единственно по распоряженію Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, безъ вѣдома ихъ ближайшихъ начальниковъ.

Такое смѣшеніе властей нерѣдко вело къ столкновеніямъ между разновѣдомственными начальниками, вредно отражалось на пользѣ самаго дѣла и плодило лишнюю переписку.

Поэтому въ 1805 г. Министерство Внутреннихъ Дѣлъ возбудило вопросъ о ненормальности такого порядка, устраненнаго Высочайше утвержденнымъ «Положеніемъ для Медицинскаго управленія по арміи и флоту» — положеніемъ, давшимъ самостоятельность медицинской части и въ Морскомъ вѣдомствѣ. Въ силу новаго Положенія, вся морская медицинская часть предоставлена была вѣдѣнію Министра морскихъ силъ. Для управленія же медицинскими дѣлами, была образована при Министрѣ *Медицинская экспедиція*, въ составѣ: генералъ-штабъ доктора, генералъ-штабъ лекаря и опредѣленнаго числа канцелярскихъ служителей. Въ порты назначены были врачебные инспекторы, поставленные въ служебную зависимость отъ портоваго начальника, а на суда флота — лекаря и фельдшера. Такая же Экспедиція учреждена была и для черноморскаго управленія, гдѣ во главѣ медицинскаго персонала поставленъ былъ главный докторъ.

Учебное дѣло.

Среди административныхъ преобразованій различныхъ отраслей Морского вѣдомства, ознаменовавшихъ собою первые годы царствованія Императора Александра I, весьма серьезное вниманіе было обращено на научное образованіе спеціалистовъ морского дѣла.

Въ этомъ отношеніи офицеры собственно флота всегда находились въ лучшихъ условіяхъ, имѣя такое учебное заведеніе, которое пользовалось не только исключительнымъ вниманіемъ высшей морской администраціи, но и царствующихъ особъ. Дѣйствительно, благодаря просвѣщенной дѣятельности директора морского корпуса И. Л. Голенищева-Кутузова и его помощника по учебной части П. Я. Гамалѣя, общія по Морскому вѣдомству реформы застали этотъ корпусъ въ несравненно лучшемъ состояніи, а потому для корпуса потребовалась лишь разработка нѣкоторыхъ деталей по учебно-воспитатель-

ной части, которая, впрочемъ, была осуществлена уже въ царствованіе Императора Николая I. Послѣ Голенищева-Кутузова, умершаго въ 1802 году, директоромъ корпуса состоялъ адмиралъ П. К. Карцовъ, начальствовавшій корпусомъ до конца царствованія Императора Александра I. При немъ, для лучшаго изученія морской практики, стали командироваться въ Англію, съ 1802 года, гардемарины старшаго класса, поступавшіе волонтерами на суда тамошняго военнаго флота. До этого же времени въ Англію посылались волонтерами исключительно лейтенанты и мичмана, командировки которыхъ не прекращались и впослѣдствіи.

Въ несравненно худшихъ условіяхъ находились прочіе спеціалисты морскаго дѣла, по окончаніи ими курса наукъ въ своихъ училищахъ, а особенно неприглядно было положеніе штурмановъ. Возникшая въ 30-хъ годахъ XVIII вѣка *штурманская рота* имѣла при себѣ небольшую школу, изъ которой ученики поступали на службу съ весьма скудными познаніями. Командовавшій въ 1749 г. штурманскою ротою капитанъ флота С. И. Мордвиновъ (извѣстный впослѣдствіи адмиралъ) первый обратилъ должное вниманіе на печальное положеніе штурмановъ на флотѣ, и преимущественно учениковъ, и по его ходатайству состоялись первоначально нѣкоторыя улучшенія по учебной части, а затѣмъ учреждено было, взамѣнъ роты, штурманское училище, правильно организованное заведеніе (*).

(*) Учрежденіе штурманскаго училища состоялось по волѣ Императора Павла I. Въ 1798 году были основаны Имъ два штурманскихъ и два кораблестроительныхъ училища для Балтійскаго и Черноморскаго флотовъ. Ближайшимъ поводомъ къ такому учрежденію было закрытіе Черноморскаго морского корпуса, штатная сумма котораго и дала возможность содержать означенныя училища. Комплектъ учениковъ обоихъ штурманскихъ училищъ опредѣленъ былъ до 800 человѣкъ, а въ обоихъ кораблестроительныхъ 100 чело-

Второе, и самое вѣское, ходатайство за штурмановъ послѣдовало со стороны Высочайше учрежденнаго «Комитета для образованія флота», въ задачи котораго входило, между прочимъ, и изысканіе средствъ къ приведенію морскихъ училищъ и школъ въ положеніе, соотвѣтствующее современному состоянію науки.

Во всеподданнѣйшемъ докладѣ Комитета рельефно изображено состояніе на флотѣ штурманскаго дѣла и указаны средства къ его поднятію. «Между различными отдѣленіями и должностями—докладывалъ Комитетъ—комплектъ флота составляющими, штурманское званіе, сколь ни великой по существу своему есть важности, поелику безъ сихъ людей флотъ плаваній своихъ съ желаемою безопасностію совершать не можетъ, доведено однако же до такого упадка, что добрые путесчислители во флотѣ совсѣмъ почти перевелись». Изслѣдуя положеніе этого вопроса, Комитетъ призналъ, что главнѣйшими причинами такого упадка были слѣдующія: 1) слишкомъ большое число штурманскихъ чиновъ, при весьма скудномъ ихъ содержаніи, и 2) трудное производство

вѣкъ. Помѣщеніе для Балтійскаго штурманскаго училища избрано въ домѣ, называвшемся прежде Итальянскимъ дворцомъ, и гдѣ ранѣе, временно, помѣщался Морской корпусъ, а для Черноморскаго—въ Николаевѣ, въ домѣ бывшаго Морского корпуса, въ которомъ помѣстилось и кораблестроительное училище, существовавшее впрочемъ недолго, только до 1803 года, и затѣмъ раскассированное, какъ излишнее. Первыми директорами штурманскихъ училищъ были вице-адмиралы: В. П. Фондезинъ—Балтійскаго и графъ М. И. Войновичъ—Черноморскаго, а Кораблестроительнаго Балтійскаго—оберъ-серваеръ А. С. Катасановъ.

Съ учрежденіемъ этихъ училищъ, состоялось тогда же Высочайшее повелѣніе, чтобы корабельныхъ и «другихъ художествъ» подмастерьевъ, имѣющихъ штабъ и оберъ-офицерскіе чины, равно коммисаровъ и прочихъ чиновниковъ, считать въ классахъ противъ чиновъ ихъ, которыми и называться по классамъ-же, а не военными чинами. Почему и штурмана были тогда переименованы въ соотвѣтствующіе классы.

ихъ въ высшіе чины, такъ какъ въ обоихъ флотахъ, Балтійскомъ и Черноморскомъ, положено было для нихъ всего 5 штабъ-офицерскихъ вакансій. Кромѣ того, такъ какъ на каждомъ 100-пуш. кораблѣ состояло 3 штурмана и 3 подштурмана, причемъ каждый изъ нихъ велъ счисленіе по мѣрѣ своего искусства, навыка и глазомѣра, то, по замѣчанію Комитета, случалось, что при одномъ и томъ же вѣтрѣ и при тѣхъ же парусахъ, отъ перемѣны вахты и вмѣстѣ съ нею штурмана, совершенно измѣнялось счисленіе и происходили важныя ошибки. А потому Комитетъ находилъ полезнымъ имѣть на каждомъ кораблѣ по одному штурману съ 2-мя или 3-мя помощниками, обязанными вести счисленіе подъ его надзоромъ. Сообразно уменьшенію на флотѣ числа штурмановъ, по мнѣнію Комитета, слѣдовало уменьшить и число учениковъ въ обоихъ училищахъ. На основаніи Высочайше утвержденнаго доклада и согласно новому штату, послѣдовали нижеслѣдующія перемѣны, какъ въ служебномъ положеніи штурманскихъ чиновъ, такъ и ихъ училища. Вмѣсто 464 человѣкъ штурманскаго званія, опредѣлено имѣть только 222 человѣка, и благодаря такому сокращенію общаго комплекта получилась возможность ускорить самое чинопроизводство: жалованье значительно было увеличено; для большаго поощренія къ службѣ, въ отношеніи чинопроизводства, постановлено, чтобы на 100-пуш. корабляхъ штурманъ былъ штабъ-офицерскаго ранга. Для лучшаго же устройства штурманской части, какъ училище, такъ и штурмана подчинены были одному общему начальнику въ лицѣ директора училища. Производство штурмановъ изъ чина въ чинъ происходило по экзамену, а въ прочіе классы—по старшинству. Комплектъ воспитанниковъ штурманскихъ училищъ былъ тогда же значительно сокращенъ, при оставленіи въ прежнемъ размѣрѣ штатной суммы, благодаря чему

получилась возможность во многомъ улучшить не только хозяйственную, но и учебную части прибавленіемъ вспомогательныхъ наукъ. Директоромъ училища состоялъ съ 1804 года капитанъ-командоръ М. П. Коробка, при которомъ преподаваніе въ училищѣ стало производиться по новымъ и лучшимъ методамъ.

Для находившагося въ С.-Петербургѣ Училища корабельной архитектуры настало тоже лучшее время. Ему данъ былъ въ 1803 году новый штатъ, по которому училище получило соотвѣтственную цѣли организацію, съ расширеніемъ учебной программы, назначеніемъ лучшаго состава преподавателей, и дарованіемъ способнѣйшимъ ученикамъ возможности практическаго усовершенствованія въ заграничныхъ адмиралтействахъ. Комплектное число училища уменьшено наполовину противъ прежняго, т. е. доведено до 50 человѣкъ. Директоромъ преобразованнаго училища состоялъ генералъ-интендантъ Балле, а душею и организаторомъ его — инспекторъ училища профессоръ С. Е. Гурьевъ, составившій какъ штатъ, такъ и уставъ училища. Въ 1816 году, по проекту Морского Министра де-Траверсе, въ видахъ, по его мнѣнію, особой для училища пользы, и по экономическимъ соображеніямъ, состоялось Высочайшее повелѣніе о перемѣщеніи Училища корабельной архитектуры въ зданіе Морского корпуса, подъ непосредственный надзоръ директора корпуса, причемъ штатное число воспитанниковъ училища уменьшено было съ 50 до 40 человѣкъ; въ зданіе же, занятое бывшимъ училищемъ, перевели Морскую типографію. Совмѣстное пребываніе воспитанниковъ Училища съ кадетами Морского корпуса продолжалось до 1827 года, когда состоялось преобразованіе Училища корабельной архитектуры въ кондукторскія роты Учебнаго морского рабочаго экипажа, помѣщеннаго въ зданіи Главнаго адмиралтейства.

Артиллерійское училище, находившееся въ Николаевѣ, подверглось тоже въ это время нѣкоторымъ преобразованіямъ. Учрежденное въ 1794 году, на 50 учениковъ, по ходатайству главнаго командира Черноморскаго флота адмирала Мордвинова, это училище выполняло свою задачу съ отличнымъ успѣхомъ, комплектуя мѣстный флотъ артиллерійскими офицерами. Съ упраздненіемъ же въ 1798 г. Морского корпуса въ Николаевѣ, училище подлежало тоже упраздненію, а потому ученики его были переименованы въ унтеръ-офицеры, а имѣвшіе это званіе произведены въ «констапели»; но, по ходатайству черноморскаго начальства, Артиллерійское училище закрыто не было и продолжало существовать еще долгое время. По проекту Чичагова, во флотѣ было положено имѣть юнговъ изъ малолѣтнихъ рекрутъ, которыхъ въ 1808 году назначено въ черноморскую морскую артиллерію 150 человѣкъ; эти-то малолѣтніе рекруты и образовали ядро училища, обучаясь въ немъ начальной грамотѣ и ариѳметикѣ, причемъ лучшіе изъ нихъ производились въ артиллерійскіе унтеръ-офицеры. Когда же, по штатамъ 1810 года, опредѣлено было имѣть въ артиллерійскихъ бригадахъ портупей-юнкеровъ и юнкеровъ изъ дворянъ и оберъ-офицерскихъ дѣтей, то для послѣднихъ установленъ былъ полный учебный курсъ въ томъ же училищѣ, по окончаніи котораго они получали офицерскій чинъ. Для лучшаго поощренія училищнаго начальства, Высочайше разрѣшалось съ 1818 года производить смотрителю училища и учителямъ полуторное жалованье. Впослѣдствіи, въ 1824 году, артиллерійское училище было приравнено къ положенію военно-сиротскихъ отдѣленій. Хотя при этомъ комплектъ его оставался прежній въ 150 человѣкъ, но ученики стали именоваться кантонистами и набираться преимущественно изъ дѣтей нижнихъ чиновъ, артиллеристовъ.

Кромѣ этого училища, были учреждены съ 1806 г. въ Севастополѣ, Николаевѣ и во всѣхъ балтійскихъ портахъ особыя училища для малолѣтнихъ рекрутъ, для постепеннаго ихъ обученія матросской службѣ. При такихъ училищахъ, на дворахъ, устраивались мачты съ полнымъ вооруженіемъ и парусами, заводились мастерскія для различныхъ адмиралтейскихъ работъ и отъ порта отпускались гребныя суда для обученія малолѣтнихъ греблѣ. Грамота въ этихъ училищахъ предподавалась тогда по способу взаимнаго обученія, т. е. по методамъ Ланкастера и Беля.

Но правительственная забота о приготовленіи различныхъ спеціалистовъ для Морского вѣдомства не исчерпывалась еще перечисленными мѣрами. Въ виды ея входило и попеченіе о безопасности коммерческаго плаванія, какъ весьма важной отрасли отечественной промышленности, почему, съ 1802 года, Высочайше разрѣшались командировки морскихъ офицеровъ и штурмановъ на коммерческія суда, по требованіямъ россійскаго купечества. Мало того, для образованія сословія вольныхъ шхиперовъ и штурмановъ, принимаемы были въ штурманскія училища, до 20 человѣкъ въ каждое, русско-подданные изъ свободнаго сословія, съ тѣмъ чтобы ими, по окончаніи курса наукъ, можно было снабжать наши торговыя суда для дальнихъ плаваній. Но, къ сожалѣнію, такая полезная мѣра не достигала цѣли, потомучто купечество, вмѣсто вольныхъ шхиперовъ и штурмановъ, предпочитало имѣть на судахъ офицеровъ, а потому съ 1823 г. коммерческіе ученики обращены были въ штатъ штурманскихъ училищъ.

Гидрографическія работы. Безопасность морскихъ плаваній судовъ тѣснѣйшимъ образомъ связана съ гидрографическими изслѣдованіями, безъ которыхъ не поможетъ искусство и опытнаго мореплавателя, почему Морское вѣдомство, при первыхъ

еще плаваніяхъ нашихъ военныхъ судовъ, обратило уже должное вниманіе на обслѣдованіе водъ, прилегающихъ къ отечественнымъ берегамъ, предпринимая рядъ гидрографическихъ экспедицій сперва въ Каспійскомъ, а потомъ и въ Балтійскомъ моряхъ, и далѣе по сѣверному нашему побережью до Камчатскаго края и Берингова пролива.

Много славныхъ именъ сохранила намъ исторія отечественной гидрографіи. Изъ нихъ наиболѣе замѣчательными въ XVIII и въ первой половинѣ XIX в. были: *О. И. Соймоновъ*, *А. И. Нагаевъ* и *Г. И. Сарычевъ* (*).

Гидрографическія работы продолжались и въ царствованіе Александра I. Такъ, въ 1817 г. составлены были генеральныя карты Чернаго и Азовскаго морей, а также атласъ Каспійскаго моря, по описнымъ работамъ, производившимся съ 1808 по 1813 г. При современныхъ научныхъ пособіяхъ, предприняты были гидрографическія изслѣдованія и въ Сѣверномъ Ледовитомъ океанѣ,

---

(*) Соймоновъ, вице-адмиралъ, сенаторъ, дѣйствительный тайный совѣтникъ, родившійся въ 1682 г., былъ первый и весьма дѣятельный русскій гидрографъ. Онъ производилъ опись Каспійскаго моря, издалъ атласъ Балтійскаго моря («Морской Свѣтильникъ») и составилъ генеральную карту Бѣлаго моря. Скончался въ 1780 г.

Нагаевъ, адмиралъ, родившійся въ 1704 г., составлялъ инструкціи для сѣверныхъ экспедицій, разсматривалъ производимыя описи, составлялъ морскія карты: Ладожскаго озера, Каспійскаго и Балтійскаго морей, издалъ лоцію Финскаго залива, Балтійскаго моря, Зунда и Скагеррака, трудился надъ составленіемъ картъ съ описей Беринговой экспедиціи и атласа Балтійскаго моря, служившаго руководствомъ для нашихъ мореплавателей въ теченіи 60-ти лѣтъ, до 1812 года.

Преемникомъ Нагаева по гидрографическому дѣлу былъ адмиралъ Сарычевъ, родившійся въ 1763 г. Всю свою служебную дѣятельность въ продолженіи царствованія Александра I Сарычевъ посвятилъ гидрографіи. Состоя членомъ Адмиралтействъ-Коллегіи, онъ съ 1802 г. издалъ много руководствъ по этому предмету, а именно: въ 1802 г.—путешествіе по Сибири, въ 1804 г.—правила морской геодезіи, въ 1808 г.—дневныя записки плаванія по Бал-

изъ которыхъ, какъ на болѣе выдающіяся, можно указать на *четыре-кратное путешествіе капитанъ-лейтенанта Литке* (впослѣдствіи адмиралъ, графъ) на бригѣ «Новая Земля» въ 1821—1824 годахъ, и на *Путешествіе по Сибири и Ледовитому морю* лейтенанта (впослѣдствіи адмирала) Врангеля, въ 1820—1824 годахъ.

Маячная часть.

Параллельно развитію гидрографическихъ работъ и маячная часть, состоявшая въ вѣдѣніи Адмиралтейскаго департамента, подвергалась значительному улучшенію, какъ въ отношеніи увеличенія количества маяковъ, такъ и въ способѣ ихъ освѣщенія. Сперва маяки наши освѣщались дровами, углемъ и фашинникомъ, или просто фонаремъ со свѣчами; затѣмъ введено было масляное освѣщеніе въ аргантовыхъ лампахъ, съ рефлекторами для усиленія свѣта, и уже въ позднѣйшее время явилось освѣщеніе по системѣ Френеля съ особою системою стеколъ, преломляющихъ свѣтъ лампы, которая нынѣ замѣнена электрическимъ свѣтомъ. Наибольшее увеличеніе числа маяковъ съ улучшеннымъ способомъ масляного освѣщенія состоялось въ Финскомъ и Рижскомъ заливахъ, какъ всего болѣе посѣщаемыхъ военными и торговыми судами. Кромѣ того установлены въ наиболѣе опасныхъ мѣстахъ тѣхъ же заливовъ башни или предо-

---

тійскому морю, въ 1811 г.—путешествіе Биллингса (какъ участникъ этой экспедиціи) и въ 1812 г.—атласъ Балтійскаго моря. Въ 1817 г. онъ издалъ лоцію Финскаго залива и затѣмъ составлялъ инструкціи для географическихъ экспедицій, снаряжавшихся непрерывно во все время царствованія Александра I. Скончался въ 1831 г., въ званіи генералъ-гидрографа.

Вообще, съ 1812 и до 1828 года военныя наши суда, въ плаваніи по Балтійскому морю, руководствовались атласомъ Сарычева, тогда какъ въ плаваніи по Нѣмецкому и Средиземному морямъ и при переходахъ изъ Бѣлаго моря въ Балтійское имѣлись для руководства, кромѣ иностранныхъ картъ, атласы, составленные генералъ-лейтенантомъ Голенищевымъ-Кутузовымъ въ 1799 году.

стерегательные дневные знаки. Всѣ эти улучшенія послѣдовали во время директорства надъ маяками капитана 2 ранга *Л. В. Спафарьева*, съ 1807 года, когда состоялось Положеніе о содержаніи маяковъ и штатѣ маячной команды.

Измѣненіе обмундированія; квартирныя деньги; портовыя собранія; пенсіи.

При перечисленіи сдѣланныхъ въ морскомъ управленіи преобразованій, нельзя не упомянуть объ измѣненіяхъ въ обмундированіи и денежномъ содержаніи морскихъ чиновъ, объ учрежденіи для нихъ особыхъ собраній и нѣкоторомъ расширеніи пенсіонныхъ правъ. Такъ однимъ изъ первыхъ актовъ новаго царствованія было введеніе въ Морскомъ вѣдомствѣ новой по спеціальностямъ служащихъ формы обмундированія, которая, впрочемъ, установилась окончательно лишь къ 1810 году, причемъ флотскимъ и артиллерійскимъ офицерамъ, вмѣсто погонъ, даны были эполеты, сперва на одномъ только плечѣ, а въ 1811 году—на обоихъ; при вицмундирахъ, вмѣсто шпагъ, разрѣшалось носить кортики.

Размѣръ штатнаго содержанія морскихъ чиновъ былъ увеличенъ, а по дороговизнѣ квартиръ, морскимъ офицерамъ положены квартирныя деньги до капитанъ-лейтенантскаго чина включительно. Въ портахъ были устроены библіотеки, а въ Кронштадтѣ, въ 1802 году, по ходатайству лейтенанта Ивана Петровича Бунина и небольшой группы его сослуживцевъ, учреждено съ Высочайшаго соизволенія «Благородное Собраніе», послужившее образцомъ и для другихъ открываемыхъ въ портахъ собраній. Тогда же учреждены въ балтійскихъ и черноморскихъ портахъ особыя *Общія Собранія* изъ начальниковъ отдѣльныхъ частей, какъ напр. флотскаго начальника, коменданта, корабельнаго мастера, контрольнаго члена и доктора, для разсматриванія и рѣшенія текущихъ дѣлъ и для обсужденія различныхъ соображеній, клонящихся къ пользѣ службы.

Кромѣ того въ 1805 г. товарищемъ Министра морскихъ силъ Чичаговымъ исходатайствовано было Высочайшее разрѣшеніе на распространеніе 11-го пункта генеральнаго о инвалидахъ учрежденія 1764 года и на дочерей флотскихъ и адмиралтейскихъ чиновъ, убитыхъ или умершихъ на службѣ, а также на выдачу выходящимъ замужъ дочерямъ этихъ чиновъ, единовременно, годоваго жалованья отца ихъ (*).

Кругосвѣтныя плаванія.

Къ сожалѣнію, многія изъ начатыхъ съ воцареніемъ Императора Александра I улучшеній по Морскому вѣдомству не были осуществлены, вслѣдствіе наступившихъ войнъ съ Наполеономъ (1805—1815 г.). Исключеніемъ въ этомъ отношеніи являются географическія изслѣдованія дальнихъ странъ, которыя за этотъ періодъ, наоборотъ, стали производиться съ особенной энергіею при помощи кругосвѣтныхъ экспедицій, блестяще ознаменовавшихъ собою царствованіе Императора Александра I

(*) Начало правильнаго производства пенсій относится ко времени царствованія Императрицы Екатерины II, когда, по иниціативѣ Коммисіи Россійскихъ флотовъ, былъ представленъ въ 1763 г. всеподданнѣйшій докладъ по этому предмету. Ранѣе-же, со времени Петра Великаго, хотя нѣкоторыя лица Морского вѣдомства и были увольняемы отъ службы съ пенсіями, но назначеніе пенсій имѣло тогда случайный характеръ, по особымъ какимъ либо уважительнымъ причинамъ, въ видѣ исключительной награды. По докладу же Коммисіи Россійскихъ флотовъ, Высочайше утвержденному 8 Января 1764 года, положено производить при отставкѣ половинный окладъ жалованья слѣдующимъ лицамъ: 1) прослужившимъ въ морской береговой службѣ 32 года или 2) сдѣлавшимъ не менѣе 16-ти кампаній въ Балтійскомъ морѣ, считая плаваніе на архангелогородскихъ корабляхъ и на иностранныхъ, хотя и въ тѣхъ же водахъ, вдвое; кампаніи въ Средиземномъ морѣ положено считать вчетверо, противъ Балтійскихъ; Остъ и Вестъ-Индскія кампаніи вчетверо, противъ архангелогородскихъ. Въ слѣдующемъ 1765 г. Монаршая милость распространена была на вдовъ и дѣтей лицъ военно-морского сословія до нижнихъ чиновъ включительно, и имъ положено выдавать: первымъ, имѣющимъ 40 и болѣе лѣтъ—$^1/_8$ часть годового жалованья мужа, дѣтямъ до извѣстнаго возраста—$^1/_{12}$ часть того же жалованья, или же по смерть, если дѣти увѣчныя.

и упрочившихъ вліяніе Россіи на дальнемъ востокѣ, къ славѣ русскаго военнаго флага (*).

Первыя наши кругосвѣтныя плаванія совершены были въ 1803—1806 г. капитанъ-лейтенантами Крузенштерномъ и Лисянскимъ, возвратившимися въ 1799 г. изъ Англіи, гдѣ они, въ качествѣ волонтеровъ, плавали на англійскихъ судахъ въ Индѣйскомъ океанѣ и Китайскомъ морѣ. Будучи въ Кантонѣ, Крузенштернъ имѣлъ случай убѣдиться въ тѣхъ выгодахъ, какія могла бы извлечь Россійско-Американская К° (**) изъ непосредственнаго сбыта своихъ пушныхъ товаровъ въ Китай.

(*) Первая мысль о кругосвѣтномъ плаваніи явилась у нашихъ моряковъ въ 1732 г., во время экспедиціи Беринга, когда нѣкоторые члены Адмиралтействъ-Коллегіи предлагали отправить экспедицію морскимъ путемъ. Затѣмъ, въ 1786 г., начальствовавшій сѣверо-восточною экспедиціею капитанъ Биллингсъ представлялъ Коллегіи *«свое и всѣхъ своихъ офицеровъ мнѣніе*, не приказано ли будетъ, по окончаніи экспедиціи, обратный путь сдѣлать, обойдя мысъ Доброй Надежды, съ тѣмъ намѣреніемъ, что оное будетъ впредь служить для распространенія знаній и искусства». Наконецъ, въ томъ же году, по повелѣнію Екатерины II, снаряжалась большая кругосвѣтная экспедиція капитана Муловскаго, изъ 5 судовъ, и только начавшаяся шведская война помѣшала этому грандіозному плану.

(**) Россійско-Американская К° образовалась изъ промышленныхъ колоній, первоначально заведенныхъ на Алеутскихъ островахъ, благодаря предпріимчивости и отвагѣ нашихъ вольныхъ мореходцевъ, во главѣ которыхъ съ 1784 года сталъ купецъ Шелеховъ, утвердившій русское господство въ средѣ островитянъ, для мѣновой торговли. Главнымъ предметомъ торга былъ пушной товаръ, преимущественно бобровый. Удача предпріятія способствовала размноженію колоній до сѣверо-американскаго берега включительно, а польза, приносимая колоніями отечественной коммерціи—скорѣйшей организаціи поселенцевъ, надъ которыми, съ 1791 г., управляющимъ состоялъ каргопольскій купецъ Барановъ. Въ 1800 г. главная контора К°, бывшая въ Иркутскѣ, переведена была въ Петербургъ. Съ поступленіемъ К° подъ Высочайшее покровительство, разрѣшена была командировка морскихъ офицеровъ на компанейскія суда, и затѣмъ—посылка судовъ изъ Балтики къ колоніямъ съ двоякою цѣлью: коммерческою и учебно-географическою. Суда эти совершали плаванія подъ Высочайше дарованнымъ въ 1806 г. особымъ компанейскимъ флагомъ.

Проектъ экспедиціи былъ поданъ Морскому министру Мордвинову и получилъ желаемое осуществленіе. Съ этою цѣлью были снаряжены шлюпы «Надежда» и «Нева», отправившіеся изъ Кронштадта къ острову Кадьяку—факторіи компаніи—съ тѣмъ, чтобы вымѣнять тамъ пушнину на взятые изъ Петербурга товары и, обмѣнивъ ее въ Кантонѣ на грузъ китайскихъ произведеній, возвратиться въ Россію. Это была главная цѣль плаванія. Для географическихъ же на пути изслѣдованій командированы въ экспедицію отъ Академіи наукъ астрономъ и два естествоиспытателя. Побочная цѣль экспедиціи заключалась въ возстановленіи торговыхъ связей съ Японіей, для чего съ Крузенштерномъ было отправлено и чрезвычайное посольство. Хотя послѣдняя цѣль экспедиціи и не была достигнута, зато научныя обогащенія въ области физики, этнографіи и въ другихъ отношеніяхъ поставили это первое кругосвѣтное плаваніе въ рядъ важныхъ предпріятій; экспедиціею сдѣлано много точныхъ описей земель и произведено изслѣдованіе мало-извѣстныхъ странъ, чѣмъ и положено основаніе научной дѣятельности русскаго флота.

За первою кругосвѣтною экспедицію, послѣдовалъ длинный рядъ другихъ подобныхъ плаваній, съ тою же преимущественно цѣлью, съ какою были отправлены Крузенштернъ и Лисянскій; эти плаванія дали такіе же богатые результаты въ отношеніи открытія новыхъ земель и изслѣдованія мало-извѣстныхъ странъ. Число всѣхъ кругосвѣтныхъ экспедицій за время царствованія Александра I простиралось до 21. Начальники экспедиціонныхъ судовъ были: *Гагемейстеръ*, *Головнинъ*, *Лазаревъ*, *Коцебу*, *Понофидинъ*, *Тулубьевъ*, *Хрущевъ*, *Беллинсгаузенъ*, *Васильевъ*, *Шишмаревъ*, *Дохтуровъ* и *Врангель*—лица, занявшія потомъ видное положеніе въ исторіи нашего флота и администраціи.

Исключительно же съ *научною* цѣлью за это время посылались военныя суда подъ начальствомъ Коцебу, Беллинсгаузена и Васильева. Такъ, въ 1815 г. Коцебу, на бригѣ «Рюрикъ», посланъ былъ, на частныя средства Государственнаго канцлера графа Румянцева, для разрѣшенія давно интересовавшаго ученыхъ вопроса объ открытіи сѣвернаго прохода, чрезъ Полярный океанъ, между Азіею и Америкою, въ видахъ сокращенія морского пути, и для научныхъ изслѣдованій въ Океаніи. Хотя Коцебу, достигнувъ 67° широты и не нашелъ искомаго прохода по причинѣ встрѣченныхъ имъ сплошныхъ непроходимыхъ массъ льда, но польза экспедиціи, продолжавшейся до 1818 года, заключалась во многихъ географическихъ открытіяхъ въ Беринговомъ проливѣ— группы острововъ, получившихъ именованія: *Румянцева*, *Рюрика*, *Спиридова*, *Крузенштерна*, *Кутузова*, *Чичагова*, *Аракчеева* и др.

Въ 1819 году, для географическихъ изслѣдованій въ полярныхъ моряхъ обоихъ полушарій, предприняты были одновременно двѣ экспедиціи. Первая, подъ начальствомъ Беллинсгаузена, на шлюпахъ «Востокъ» и «Мирный», отправилась въ Южное полярное море, чтобы проникнуть какъ можно далѣе; она нѣсколько разъ достигала 69° 48′ южной широты, но сплошные непроходимые льды каждый разъ ставили ей непреодолимыя преграды, и экспедиція возвратилась обратно въ 1821 г. Результатомъ этого плаванія явилось расширеніе нашихъ географическихъ познаній о странахъ антарктическихъ и открытіе 29-ти острововъ, изъ числа которыхъ двѣ группы получили наименованія *Маркиза-де-Траверсе* и ***Россіянъ***. Вторая экспедиція, подъ начальствомъ Васильева, на шлюпахъ «Открытіе« и «Благонамѣренный», была послана для открытія прохода чрезъ Беринговъ проливъ въ Атлантическій океанъ, но по тѣмъ же есте-

ственнымъ препятствіямъ не могла отыскать такого прохода; достигла, однако, широты 71° и произвела изслѣдованія американскихъ и азіатскихъ береговъ до мысовъ Ледяного и Сердце-Камень.

Всѣ эти кругосвѣтныя экспедиціи были чрезвычайно полезны для личнаго состава флота, такъ какъ служили прекрасною практическою школою, ознакомившею участниковъ экспедицій съ неизвѣстною дотолѣ природою посѣщенныхъ странъ, явленіями воздушныхъ теченій, съ новыми народами и т. п. и въ тоже время, способствовавшею образованію кадра опытныхъ моряковъ.

Управленіе Морскимъ вѣдомствомъ Маркиза де-Траверсе.

Тѣмъ не менѣе нашъ флотъ, за время управленія де-Траверсе, имѣлъ мало возможности воспользоваться опытностью этого кадра, по причинѣ своей малодѣятельности. Такая малодѣятельность обусловливалась недостаткомъ государственныхъ финансовъ, поглощаемыхъ непрерывными войнами Россіи 1805—1815 годовъ, при главномъ участіи военно-сухопутныхъ силъ, вслѣдствіе чего вниманіе правительства невольно отвлекалось отъ флота, который поэтому и отошелъ на заднiй планъ. Недостатокъ суммъ, отпускавшихся Морскому вѣдомству, при крайнемъ къ тому же упадкѣ денежнаго нашего курса и возраставшей годъ отъ году дороговизнѣ на припасы и матеріалы, имѣлъ большое вліяніе на матеріальное состояніе флота, о чемъ было уже сказано выше. Съ 1802 по 1805 г. Морское вѣдомство могло еще довольствоваться бюджетомъ не свыше 10.000.000 руб., и вооружало флоты въ полномъ комплектѣ, но въ послѣдующіе годы, при вышеуказанныхъ условіяхъ, расходы возрасли примѣрно вдвое, а между тѣмъ Комитетъ Финансовъ постоянно обрѣзывалъ испрашиваемыя по смѣтамъ суммы. Такъ, въ 1813 г., вмѣсто просимыхъ 22.000.000 руб., было отпущено только 17.000.000 р.; въ 1815 году—уже 15.000.000 р., причемъ Морскому

министру была сообщена Высочайшая воля, «чтобы эта сумма непремѣнно достаточна была на всѣ расходы».

Скудость ассигнуемыхъ Морскому вѣдомству денежныхъ средствъ отразилась всего болѣе на судовомъ составѣ флота, обреченнаго на бездѣятельность: старые корабли не исправлялись и подвергались гніенію въ гаваняхъ, новые же, хотя и строились, но, не будучи вооружаемы и посылаемы въ море, подвергались той же участи. Въ силу такой экономіи, не только ограничено было вооруженіе судовъ, но даже и морскія команды стали содержаться не въ полномъ по штату комплектѣ, а въ 1810 году кромѣ нѣсколькихъ транспортовъ, передѣланныхъ въ военныя суда или только переименованныхъ въ таковыя, уже ни одинъ корабль, ни одинъ фрегатъ вооружаемъ не былъ. Изъ донесенія главнаго командира Черноморскаго флота вице-адмирала Языкова Морскому министру (въ 1814 году) видно, что въ Севастополѣ, за ограниченнымъ числомъ магазиновъ, все судовое имущество не бывшихъ въ плаваніи кораблей оставалось на нихъ во всю зиму; что, за отсутствіемъ такелажной мастерской, исправленіе корабельнаго такелажа производилось на самыхъ судахъ даже зимою, и только въ болѣе сильные морозы—въ казармахъ; не было при Севастопольскомъ портѣ даже и шлюпочныхъ сараевъ для храненія гребныхъ судовъ, которыя или находились при своихъ корабляхъ, на водѣ, или же, если и вытаскивались на берегъ, то оставались безъ всякой охраны.

Бездѣятельность флота отражалась весьма вредно на личномъ его составѣ, такъ какъ ограниченное до крайности плаваніе судовъ обрекало большинство моряковъ къ постоянной жизни на берегу, отучая ихъ отъ своей спеціальности; кромѣ того явное предпочтеніе иностранцевъ, назначаемыхъ командирами отрядовъ судовъ въ

ущербъ достойнымъ командирамъ и флагманамъ изъ русскихъ, не могло не отразиться на общемъ духѣ флота (*).

Начальникъ Штаба, по морской части, контръ-адмиралъ фонъ-Моллеръ.

Непосредственное управленіе де-Траверсе Морскимъ вѣдомствомъ продолжалось 12 лѣтъ, до 1821 года, когда, по примѣру Военнаго министерства, учреждена была должность Начальника Штаба Его Императорскаго Величества по морской части. Новоучрежденная должность, замѣнившая собою прежнюю должность Министра, не внесла новыхъ началъ въ морскую администрацію. Назначенный на эту должность, за болѣзнію де-Траверсе, контръ-адмиралъ *Антонъ Васильевичъ фонъ-Моллеръ* и управлялъ Морскимъ министерствомъ фактически, хотя де-Траверсе, состоя съ 1810 года членомъ Государственнаго Совѣта, продолжалъ и послѣ 1821 года носить званіе Морского министра.

Управленіе А. В. Моллера продолжалось не долго,— не болѣе 5—6 лѣтъ, и было безрезультатно, ни въ чемъ не измѣнивъ къ лучшему все ухудшавшееся къ концу царствованія положеніе нашего флота.

Обнаружившійся, во вторую половину Александровскаго царствованія, застой во всѣхъ частяхъ Морского

(*) Къ тому же времени управленія маркиза-де-Траверсе относится и слѣдующій инцидентъ съ извѣстнымъ адмираломъ Д. Н. Сенявинымъ. Инцидентъ произошелъ изъ-за призовыхъ денегъ. По причинѣ несвоевременной доставки денегъ въ 1807 году изъ Россіи на эскадру вице-адмирала Сенявина, находившуюся въ Средиземномъ морѣ, начальникъ эскадры, по необходимости, употребилъ вырученныя за взятые призы деньги на расходы по эскадрѣ съ обѣщаніемъ сослуживцамъ выдать призовыя деньги по возвращеніи въ Россію. Маркизъ, неблаговолившій къ Сенявину, воспользовался неудовольствіемъ Государя за оставленіе Сенявинымъ въ Англіи эскадры, и отказалъ въ ходатайствѣ, поставивъ Сенявина въ крайне-тяжелое положеніе относительно своихъ подчиненныхъ. Сенявинъ принужденъ былъ въ 1813 году выйти въ отставку. И только въ 1821 году состоялось Высочайшее разрѣшеніе о выдачѣ сполна всѣмъ заслужившимъ призовыя деньги съ % за все время.

вѣдомства не былъ, впрочемъ, явленіемъ исключительнымъ, а служилъ слѣдствіемъ общаго недуга всего государства,— недуга, вызваннаго сильною реакціею, послѣ неимовѣрнаго напряженія матеріальныхъ и духовныхъ силъ, потраченныхъ на продолжительную борьбу съ Наполеономъ.

Ослабѣвшая въ служебномъ отношеніи административная машина стала проявлять во всѣхъ своихъ частяхъ тѣ-же непорядки и упущенія, которые правительство стремилось искоренить въ началѣ сего царствованія. Эта безпорядочность обнаружилась, какъ въ упадкѣ дисциплины, строго ранѣе наблюдавшейся, такъ и въ неправильномъ распредѣленіи занятій по Экспедиціямъ, вновь усложнившимъ дѣлопроизводство безконечною перепискою. Обращеніе исключительнаго вниманія на строевую фронтовую службу, въ ущербъ службѣ морской, разстраивало составъ корабельныхъ экипажей частыми переводами лучшихъ, опытныхъ матросовъ, за неспособностью ихъ къ фронту, въ ластовые и рабочіе экипажи, а злоупотребленія въ подрядныхъ дѣлахъ и расхищеніе портовыхъ казенныхъ запасовъ дошли до чрезвычайныхъ размѣровъ.

Впрочемъ, всѣ эти грустныя въ Морскомъ вѣдомствѣ явленія происходили лишь отъ служебнаго послабленія и недостатка правительственной энергіи, проявившейся только при преемникѣ Александра I,—Императорѣ Николаѣ I, вдохнувшемъ новую жизнь во всѣ отрасли морского управленія.



Царствованіе ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ I.

Состояніе морского управленія и флота при восшествіи на престолъ Императора Николая I.

При восшествіи на престолъ Императора Николая I, безпорядки, обнаружившіеся въ морскомъ управленіи, поставили на первую очередь вопросъ о преобразованіи всего Министерства.

Особенною запутанностью страдали дѣла въ Хозяйственной и Исполнительной экспедиціяхъ, которыя, со времени управленія маркиза де-Траверсе, обременены были непосильными обязанностями, въ прямой ущербъ пользѣ службы. Такъ, напримѣръ, часть инспекторская, входившая, по Положенію 1805 года, въ составъ Исполнительной экспедиціи, поступила, съ 1811 года, въ Хозяйственную экспедицію, а отдѣленія: интендантское и экипажеское, по заготовленію лѣсовъ и такелажа, присоединены были къ Исполнительной экспедиціи. Къ этой же экспедиціи отдѣлены, въ 1812 году, изъ вѣдѣнія Адмиралтейскаго департамента: вся строительная часть, всѣ фабрики и заводы, что усложнило дѣлопроизводство до невозможности, и исполненіе министерскихъ распоряженій превышало уже силы начальствовавшихъ въ экспедиціяхъ лицъ. Отсюда проистекало много безпорядковъ какъ по заготовительнымъ операціямъ, такъ и по отчетности.

Не менѣе плачевно было состояніе и самаго балтійскаго флота.

По списочному подсчету, балтійскій флотъ къ 1825 году заключалъ въ себѣ: 15 кораблей, 12 фрегатовъ и 31 мелкое военное судно; но изъ этого числа — 4 корабля, 1 фрегатъ и 3 мелкихъ судна были выброшены на мель

наводненіемъ 7 Ноября 1824 года въ Кронштадтѣ и при этомъ значительно пострадали; 4 корабля требовали тимбировки и 2 корабля, 1 фрегатъ и значительная часть мелкихъ судовъ пришли въ совершенную ветхость отъ времени. Такимъ образомъ, дѣйствительная боевая сила балтійскаго флота состояла только изъ 5-ти кораблей, 10 фрегатовъ и 15—20-ти мелкихъ судовъ. Гребной же флотъ едва заслуживалъ серьезнаго упоминанія; въ немъ, правда, было до 50-ти канонерскихъ лодокъ и іоловъ, но большая часть ихъ пострадала отъ времени или же при наводненіи 1824 года.

«Комитетъ образованія флота».

Для занятій по преобразованію морской администраціи и флота, учрежденъ былъ въ декабрѣ 1825 года «Комитетъ образованія флота», подъ предсѣдательствомъ начальника Морского штаба А. В. Моллера, изъ членовъ, вице-адмираловъ: Сенявина, Пустошкина и Грейга, контръ-адмирала Рожнова и капитанъ-командоровъ: Крузенштерна, Ратманова и Беллинсгаузена. Комитету надлежало опредѣлить точнѣе кругъ обязанностей экспедицій: Хозяйственной, Исполнительной, Артиллерійской, Казначейской и Счетной, «чтобы отдѣлить излишество, оставить полезнѣйшее, пополнить недостаточное, ускорить ходъ дѣлъ и выяснить отношенія экспедицій къ Адмиралтействъ-Коллегіи и Адмиралтейскому департаменту. Кромѣ морскихъ чиновъ, въ Комитетъ былъ назначенъ, для содѣйствія Моллеру, генералъ-адъютантъ, свѣтлѣйшій князь Александръ Сергѣевичъ Меншиковъ, пользовавшійся полнымъ довѣріемъ Государя и сдѣлавшійся вскорѣ главнымъ начальникомъ всего Морского вѣдомства, которымъ и оставался въ продолженіи всего царствованія Николая I (*).

(*) *Князь А. С. Меншиковъ* службу свою началъ въ 1805 году въ Коллегіи иностранныхъ дѣлъ—*Коллегіи юнкеромъ,* а съ 1809 года началась его военная и боевая служба, сперва въ рядахъ лейбъ-

Подъ непосредственнымъ наблюденіемъ Государя, работа «Комитета образованія флота» шла чрезвычайно быстро. Относясь съ живымъ интересомъ къ совѣщаніямъ этого Комитета, Его Величество немедленно утверждалъ и вводилъ выработанные Комитетомъ проекты и внимательно слѣдилъ за ихъ осуществленіемъ. Такъ, въ маѣ 1827 года, учрежденъ былъ *Строительный департаментъ по морской части*, съ присоединеніемъ его къ Главному управленію по инженерной части, представителемъ котораго былъ инженеръ-генералъ Опперманъ, а 24 августа того же 1827 года послѣдовало Высочайшее утвержденіе *Предварительнаго образованія Морского министерства*, по которому высшее морское управленіе составили нижеслѣдующія учрежденія: 1) Канцелярія Морского Министра, 2) Адмиралтействъ-Совѣтъ, 3) Управленія: Генералъ-гидрографа, Дежурнаго генерала, Генералъ-интенданта, Генералъ-Штабъ-доктора и 4) Ученый комитетъ.

Предварительное образованіе Морского министерства.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, учрежденный взамѣнъ Адмиралтействъ-Коллегіи, какъ *совѣщательный* органъ Министра (*), получилъ измѣненіе въ своемъ составѣ, противъ

гвардіи артиллерійскаго баталіона, потомъ въ Преображенскомъ полку, съ которымъ онъ принималъ дѣятельное участіе во всѣхъ походахъ и сраженіяхъ противъ французовъ (1812—1814 гг.); съ 1811 года состоялъ въ званіи флигель-адъютанта, а въ 1816 году былъ уже произведенъ въ генералъ-маіоры, съ переводомъ въ Свиту Его Величества, по квартирмейстерской части. Съ 1817 года, состоялъ генералъ-адъютантомъ и сопутствовалъ Императору Александру I въ его поѣздкахъ по Россіи. Въ 1824 году, по домашнимъ обстоятельствамъ, былъ уволенъ отъ службы, но, съ восшествіемъ на престолъ Императора Николая I, вновь поступилъ на службу, и началъ ее, по дипломатической части, командировкою въ Персію; тогда же пожалованъ былъ вновь въ генералъ-адъютанты.

(*) Журналы Совѣта представлялись на утвержденіе Морскому Министру, который, въ случаѣ согласія съ мнѣніемъ Адмиралтействъ-Совѣта, сообщалъ ихъ къ исполненію, а въ случаѣ несогласія, излагалъ свое собственное мнѣніе, которое и сообщалось къ исполненію по принадлежности.

прежняго: онъ составился изъ Генералъ-гидрографа, Дежурнаго генерала, Генералъ-интенданта, двухъ непремѣнныхъ и двухъ ежегодно назначавшихся членовъ. Въ этомъ новомъ учрежденіи Совѣта соединены были, такимъ образомъ, за исключеніемъ лишь степени власти, два различныхъ начала, полагавшіяся со времени Петра Великаго попеременно въ основаніе этого управленія, а именно—избраніе въ Совѣтъ *постороннихъ* членовъ, не имѣвшихъ никакой отдѣльной части, и участіе въ дѣлахъ Совѣта начальниковъ отдѣльныхъ частей Адмиралтейскаго вѣдомства.

Предварительнымъ образованіемъ Морского министерства учреждены: Гидрографическое депо и департаменты: Инспекторскій, Кораблестроительный съ Учетнымъ комитетомъ, Коммисаріатскій, Артиллерійскій и Аудиторіатскій. Адмиралтейскій департаментъ упраздненъ, а вмѣсто него учреждены два присутственныхъ мѣста, одно отъ другого независимыя: *Управленіе генералъ-гидрографа* и *Морской ученый комитетъ*. Въ вѣдѣніе перваго назначены всѣ части, относящіяся собственно до гидрографіи, и начальство надъ корпусомъ флотскихъ штурмановъ. Совѣщанія же объ ученыхъ предметахъ, изданіе книгъ и повременныхъ записокъ перешли къ Ученому комитету. Предсѣдателемъ этого Комитета назначенъ генералъ-лейтенантъ Л. И. Голенищевъ-Кутузовъ; Генералъ-гидрографомъ назначенъ вице-адмиралъ Сарычевъ, а директоромъ Гидрографическаго депо—генералъ-маіоръ Шубертъ.

Морской музей подвергся въ это время полному расформированію: библіотека, архивъ морскихъ картъ и журналовъ, типографія и граверная палата, остались при управленіи Генералъ-гидрографа; собраніе разныхъ предметовъ по естественнымъ наукамъ, одеждъ и орудій дикихъ народовъ передано въ Императорскую академію

наукъ, нѣкоторыя медали, выбитыя въ память историческихъ событій, относящихся ко флоту, и портреты адмираловъ, переданы въ Морской кадетскій корпусъ, а собраніе разныхъ моделей и чертежей—въ Управленіе генералъ интенданта флота.

Взамѣнъ упраздненной Военной по флоту канцеляріи, учреждено «Дежурство Морского министерства», начальникъ котораго назывался Дежурнымъ генераломъ; ему подчинены были департаменты Инспекторскій и Аудиторіатскій, и къ его же обязанности относились: наблюденіе «за ненарушимостью порядка», инспекція морскихъ командъ и судовъ, надзоръ за портами, строеніями, арсеналами, фабриками, верфями, мастерскими и т. п. и за госпитальными порядками Морского вѣдомства. Первымъ дежурнымъ генераломъ назначенъ былъ контръ-адмиралъ Ратмановъ.

Раздѣленіе морского управленія на двѣ части: Главный морской штабъ и Морское министерство.

Въ 1828 году, къ предварительному образованію Морского министерства послѣдовало существенное дополненіе: для сосредоточенія всѣхъ частей морского управленія, въ высшемъ ихъ отношеніи, учрежденъ былъ при Его Императорскомъ Величествѣ Морской штабъ, переименованный въ 1831 году въ Главный морской штабъ, и управленіе Штабомъ ввѣрено было генералъ-адъютанту, князю А. С. Меншикову. Въ составъ Морского штаба вошли управленія: 1) Генералъ-гидрографа и 2) Дежурнаго генерала, со всѣми подчиненными имъ мѣстами и лицами, и 3) Ученый комитетъ. Прочія учрежденія: Адмиралтействъ-Совѣтъ, управленія Генералъ-интенданта и Генералъ-штабъ-доктора, и вообще вся хозяйственная часть, оставлены, по прежнему, въ вѣдѣніи Морского Министра, должность котораго была поручена бывшему временнымъ начальникомъ Морского штаба вице-адмиралу фонъ-Моллеру. На начальника Морского штаба возложено было доводить до Высочайшаго свѣдѣ-

астрономіею и морскою съемкою подъ руководствомъ своихъ офицеровъ. Тотъ же порядокъ заведенъ былъ и въ черноморской штурманской ротѣ.

Съ преобразованіемъ этихъ учебныхъ заведеній, штурманы, въ томъ же 1827 году, получили военные чины (вмѣсто бывшихъ гражданскихъ), соотвѣтствовавшіе чинамъ топографовъ сухопутнаго вѣдомства. Такимъ путемъ образованъ былъ *Корпусъ флотскихъ штурмановъ* (*). Съ этого времени штурманы получили возможность повышаться въ чинахъ до генеральскаго ранга включительно. Лучшимъ изъ нихъ по образованію предоставлена была возможность поступать въ офицерскій классъ Морского корпуса, чтобы затѣмъ быть преподавателями наукъ въ Штурманскомъ полуэкипажѣ. Корпусъ штурмановъ былъ подчиненъ генералъ-гидрографу. Независимо отъ этого главнаго подчиненія, корпусомъ завѣдывали инспекторы балтійскаго и черноморскаго флотовъ. Въ Каспійскомъ и Охотскомъ моряхъ, по отдаленности, имѣлись, въ Астрахани и въ Охотскѣ, частные инспекторы корпуса штурмановъ. Учрежденіе Корпуса флотскихъ штурмановъ.

Но еще большему преобразованію подверглось въ это время Училище корабельной архитектуры. Переименованное въ 1826 году, одновременно съ штурманскими училищами, въ роту, это кораблестроительное заведеніе вошло въ составъ сформированнаго въ Петербургѣ *Учебнаго морского рабочаго экипажа*, для снабженія флота кондукторами корабельныхъ инженеровъ и искусными мастерами для адмиралтейства. Изъ воспитанниковъ училища и воспитанниковъ Морского корпуса организованы были двѣ первыхъ роты, названныя *кондукторскими* Учебный Морской рабочій экипажъ.

(*) Переименованія въ военные чины удостоились только тѣ изъ штурмановъ и штурманскихъ помощниковъ, которые заслуживали того по поведенію и познаніямъ, а остальные оставались въ прежнихъ званіяхъ и при старыхъ окладахъ.

ротами, тогда какъ остальныя три роты того же рабочаго экипажа, названныя *мастерскими ротами*, обучались мастерствамъ: плотничному, шлюпочному, весельному, столярному, малярному, стекольному, модельному, мачтовому, блочному, купорному, такелажному и парусному. Въ кондукторскихъ ротахъ, куда поступали дѣти дворянъ и оберъ-офицерскихъ дѣтей, подготовлялись не одни корабельные инженеры, но и механики для управленія пароходными машинами, а также и инженеры морской строительной части и путей сообщеній; при этихъ же ротахъ, съ 1847 года, были учреждены и артиллерійскіе классы (*). Словомъ, подобное учебное заведеніе, чрезъ соединеніе высшаго образованія съ образованіемъ самымъ элементарнымъ, какое требовалось въ мастерскихъ ротахъ для кантонистовъ, имѣло вполнѣ двойственный характеръ. Экипажъ руководствовался однимъ общимъ Положеніемъ, Высочайше утвержденнымъ 27 Августа 1827 года, въ основѣ котораго лежалъ современный суровый режимъ, и просуществовалъ, не безъ пользы для флота и адмиралтейства, до 1855 года, имѣя помѣщеніе въ зданіи Главнаго адмиралтейства—во второмъ и въ надстроенномъ 3-мъ этажѣ, обращенныхъ къ Исаакіевской и Петровской площадямъ (**).

(*) До 1831 года морскіе артиллеристы балтійскаго флота свое образованіе получали при Морскомъ корпусѣ; съ 1831 года они обучались въ особыхъ юнкерскихъ классахъ и по 1847 годъ состояли при флотскихъ экипажахъ въ качествѣ артиллерійскихъ юнкеровъ. Въ черноморскомъ флотѣ артиллеристы, по прежнему, обучались въ тамошнемъ артиллерійскомъ училищѣ въ г. Николаевѣ.

(**) Замѣчательно, что экипажъ, учрежденный для надобностей Морского вѣдомства и содержавшійся на средства послѣдняго, находился въ подчиненіи, съ 1828 и по 1846 годъ, у генералъ-адъютанта Клейнмихеля, какъ начальника Главнаго штаба по Военнымъ поселеніямъ, и только съ 1846 года былъ переданъ въ вѣдѣніе Морского министерства, подъ начальство вице-адмирала М. Н. Лермонтова, состоявшаго тогда вице-директоромъ Инспекторскаго департамента.

Учрежденіе Корпуса корабельныхъ инженеровъ.

Подобно штурманскому, возникъ также и *Корпусъ корабельныхъ инженеровъ*, составившійся изъ судостроителей, носившихъ въ послѣднее время названія: корабельныхъ мастеровъ, подмастерьевъ и драфцмановъ, съ переименованіемъ классныхъ чиновъ этого корпуса въ чины военно-сухопутные, по сравненію съ чинами инженернаго корпуса, причемъ тиммерманы и корабельные ученики унтеръ-офицерскаго званія переименованы въ кондукторы. Сперва этотъ корпусъ, въ смыслѣ начальственнаго подчиненія, имѣлъ отдѣльныхъ инспекторовъ: одного для балтійскаго и одного для черноморскаго флотовъ, но съ 1831 года корпусъ подчиненъ былъ главному инспектору, находившемуся въ Петербургѣ.

Для приготовленія знающихъ флотскихъ унтеръ-офицеровъ и фейерверкеровъ для морской артиллеріи, сформированъ былъ въ 1826 году въ Кронштадтѣ, изъ кантонистовъ и юнговъ, *1-й Морской учебный экипажъ*, состоявшій изъ 6-ти ротъ. Такой же экипажъ былъ сформированъ и для черноморскаго флота подъ именемъ *2-го Морского учебнаго экипажа*.

Преобразованія командъ.

Преобразованія коснулись и морскихъ командъ: линейныхъ, артиллерійскихъ, ластовыхъ и проч. Всѣ флотскія линейныя команды были раздѣлены на 46 экипажей (кромѣ гвардейскаго), изъ которыхъ 27 экипажей числились въ балтійскомъ флотѣ, 17—въ черноморскомъ и одинъ—въ каспійской флотиліи; каждый экипажъ состоялъ изъ 8 ротъ, по 100 человѣкъ въ каждой. Общее завѣдываніе флотскими командами въ портахъ принадлежало «флотскому начальнику» изъ флагмановъ, но въ 1831 году эта должность упразднена, и обязанности флотскаго начальника перешли во вновь учрежденные штабы главныхъ командировъ портовъ.

Артиллерійскія команды были преобразованы, въ 1831 году, учрежденіемъ *корпуса морской артиллеріи*,

раздѣлившимъ эти команды на линейную и портовую части. Первая состояла изъ 6-ти бригадъ 8-ми ротнаго состава, одной роты гвардейскаго экипажа и одной каспійской; вторая — изъ 5-ти арсенальныхъ ротъ, находившихся при магазинахъ, арсеналахъ, мастерскихъ и лабораторіяхъ. Изъ этихъ ротъ, по одной находилось въ Петербургѣ, Кронштадтѣ, Ревелѣ, Свеаборгѣ, Архангельскѣ, Николаевѣ и Севастополѣ. Въ каждомъ изъ портовъ имѣлся начальникъ артиллеріи, а общее управленіе всѣмъ корпусомъ возложено было на инспектора, съ правами начальника артиллеріи въ арміи.

Изъ адмиралтейскихъ мастеровыхъ командъ, для кораблестроительныхъ работъ, были сформированы *рабочіе экипажи*: девять для балтійскаго и восемь — для черноморскаго флотовъ. Комплектовались эти команды, главнымъ образомъ, мастеровыми изъ учебно-рабочихъ экипажей, нижними чинами, неприготовленными или неспособными къ строевой службѣ, и иногда рекрутами.

Къ числу мастеровыхъ командъ, за время царствованія Николая I, принадлежали и организованныя въ Морскомъ вѣдомствѣ, съ 1825 года, *арестантскія роты*, послужившія, въ хозяйственномъ отношеніи, большимъ подспорьемъ въ адмиралтейскихъ и, преимущественно, въ валовыхъ работахъ. Такія роты заведены были по примѣру Военно-сухопутнаго вѣдомства, гдѣ онѣ съ успѣхомъ употреблялись, съ 1823 года, при крѣпостныхъ работахъ. Первоначально, такой опытъ дешевой силы примѣненъ былъ въ черноморскомъ вѣдомствѣ; тамъ сформировано было 15 ротъ, укомплектованныхъ преступниками Гражданскаго и Военно-сухопутнаго вѣдом-

(*) Для комплектованія гребнаго флота, сформированъ былъ въ 1830 году, изъ двухъ финскихъ стрѣлковыхъ батальоновъ, *1-й финскій флотскій экипажъ*, подчиненный, по служебнымъ дѣламъ, старшему флагману, находившемуся въ Финляндіи.

ства, знакомыми съ какимъ либо мастерствомъ, нужнымъ для кораблестроенія. Удачный результатъ вызвалъ потребность сформированія арестантскихъ ротъ и для Балтійскаго вѣдомства; *двѣ* роты учреждены были въ Кронштадтѣ, и по одной—въ Ревелѣ и Свеаборгѣ, а въ 1830 году, согласно Высочайше утвержденнаго Положенія (5 Февраля) «о сформированіи морскихъ арестантскихъ ротъ балтійскаго флота», число ротъ опредѣлено уже въ *одиннадцать*: 3 въ Петербургѣ (въ Новой Голландіи), 4 въ Кронштадтѣ, и по одной въ Ревелѣ, Свеаборгѣ, Архангельскѣ и Астрахани. Впрочемъ, въ послѣднихъ двухъ портахъ арестантскія роты не были сформированы, потомучто, по отзывамъ тамошнихъ главныхъ командировъ, въ нихъ не было, во первыхъ, надобности, а во вторыхъ—не имѣлось подходящихъ зданій и достаточнаго числа нижнихъ чиновъ для присмотра за ротами. Главное начальство надъ морскими арестантскими ротами балтійскаго флота, въ 1831 году, поручено генералъ-интенданту Морского министерства, а надъ черноморскими арестантскими ротами — оберъ-интенданту; ближайшее же ими завѣдываніе лежало вообще на капитанахъ надъ портами. Комплектованіе арестантскихъ ротъ офицерами производилось изъ ластовыхъ экипажей и изъ выслужившихъ сроки къ производству въ офицеры военныхъ унтеръ-офицеровъ Морского вѣдомства. Выгодный для казны, но тягостный и безвозмездный арестантскій трудъ примѣнялся во все царствованіе Императора Николая I и прекратился лишь въ 1857 году.

Къ мастеровымъ командамъ близко примыкали, по своему назначенію, Ластовыя команды. Онѣ были раздѣлены также на восьмиротные экипажи, въ составъ ихъ, кромѣ бывшихъ ластовыхъ, вошли коммисіонерныя, экипажескія, конюшенныя, провіантскія, кригсъ-коммисарскія и госпитальныя команды, составившія *восемь* эки-

пажей для балтійскихъ портовъ, Казанскаго адмиралтейства, Астраханскаго порта, Лодейнопольской верфи и Новгородской парусной фабрики; и *шесть* экипажей— для портовъ черноморскихъ. Они комплектовались неспособными нижними чинами флотскихъ и рабочихъ экипажей и артиллерійскихъ бригадъ. Команды ластовыхъ экипажей назначались: на транспортныя суда, въ госпитали, присутственныя мѣста, на гребныя суда, въ адмиралтейскія зданія и магазины, а, главное, эти команды служили для портовыхъ валовыхъ судовъ.

Дарованныя Морскому вѣдомству милости.

Но не одними вышеуказанными преобразованіями въ Морскомъ вѣдомствѣ ознаменовались первые годы новаго царствованія. Давно невиданная дѣятельность закипѣла по всѣмъ частямъ Морского вѣдомства. Надежда, что заботливый и вникающій во всѣ служебныя подробности Государь замѣтитъ и оцѣнитъ служебную заслугу, были вѣрнѣйшими пружинами этой дѣятельности.

Возсоздавая флотъ, Государь явно проявлялъ личное, теплое расположеніе свое къ морякамъ и свою любовь къ морю. При частыхъ посѣщеніяхъ Кронштадта и флота, онъ съ полнымъ вниманіемъ входилъ во всѣ подробности корабельныхъ порядковъ и всѣхъ корабельныхъ работъ и ученій, обнаруживая ясный взглядъ на дѣло.

Усиленныя требованія дисциплины, служебныя строгости и взысканія, примѣнявшіяся къ виновнымъ въ обнаруженныхъ злоупотребленіяхъ, смягчались значительно заботливостью о матеріальномъ положеніи служащихъ. Увеличенія содержанія слѣдовали одно за другимъ, начиная съ 1826 г. Такъ, напримѣръ, увеличенъ былъ размѣръ столовыхъ денегъ на лѣтнія кампаніи; установлены новые оклады жалованья офицерамъ флота и корпусовъ изъ Высочайше дарованнаго ежегоднаго отпуска на этотъ предметъ по одному милліону рублей; назначены преміи командирамъ судовъ за долголѣтнее

сбереженіе послѣднихъ въ вполнѣ надежномъ видѣ; установлены размѣры наградъ корабельнымъ инженерамъ за постройку, спускъ на воду и за тимбировку судовъ, соотвѣтственно рангамъ послѣднихъ. Не была оставлена Высочайшимъ вниманіемъ и служба лицъ, посвятившихъ себя труднымъ обязанностямъ нравственнаго и служебнаго образованія юношества; за безпрерывное пятилѣтнее служеніе въ Морскомъ корпусѣ въ военныхъ чинахъ, стало производиться генераламъ, штабъ и оберъ-офицерамъ полуторное жалованье, а за десятилѣтнее — двойное. Особенно же милостивое вниманіе Государя къ флоту выразилось въ назначеніи Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Константина Николаевича Генералъ-Адмираломъ флота, состоявшемся въ 1831 году.

Окончательное преобразованіе Морского министерства.

За «Предварительнымъ образованіемъ Морского министерства», послѣдовало окончательное его преобразованіе, въ силу чего высшее управленіе морскими силами Имперіи, сосредоточивавшееся въ 2-хъ учрежденіяхъ: Морскомъ штабѣ и Морскомъ министерствѣ, соединено было въ одинъ составъ, подъ именованіемъ *Морского министерства*, а Адмиралтействъ-Совѣтъ и Морской генералъ-аудиторіатъ учреждены по образцу соотвѣтствовавшихъ установленій въ Военно-сухопутномъ вѣдомствѣ. Что же касается до хозяйственныхъ департаментовъ и другихъ учрежденій Морского вѣдомства, то они, въ сущности, оставлены въ прежнемъ своемъ видѣ и составѣ, хотя и подверглись нѣкоторымъ частнымъ преобразованіямъ.

На основаніи новаго преобразованія, состоявшагося въ 1836 году, во главѣ флота и Морского министерства поставлено одно лицо, съ правами министра — начальникъ Главнаго морского штаба, которымъ оставался по прежнему князь Меншиковъ.

Въ непосредственное его подчиненіе, какъ начальника Штаба, поступили: *Военно-походная Его Величества канцелярія по морской части, Гидрографическое управленіе, Инспекторскій департаментъ, Комитетъ образованія флота, Управленіе генералъ-штабъ-доктора, Морской ученый комитетъ, Морской кадетскій корпусъ и Строительный департаментъ по морской части.*

Дѣла всего морского управленія получили сосредоточеніе въ *Канцеляріи Морского министерства*; съ ея учрежденіемъ, были упразднены канцеляріи: Адмиралтействъ-Совѣта, Начальника Главнаго морского штаба и Морского министра; Канцелярія же Дежурнаго генерала Главнаго морского штаба получила наименованіе Канцеляріи Инспекторскаго департамента Морского министерства.

Вмѣсто совѣщательнаго учрежденія, Адмиралтействъ-Совѣтъ получилъ характеръ высшаго, самостоятельнаго учрежденія по хозяйственной части, съ особыми преимуществами, по образцу Военнаго Совѣта. Состоя изъ предсѣдателя, въ лицѣ начальника Главнаго морского штаба, и членовъ, избиравшихся Его Величествомъ, Адмиралтействъ-Совѣтъ управлялъ хозяйственными дѣлами департаментовъ Морского министерства, почему въ вѣдѣніи его, находились, подъ непосредственнымъ начальствомъ генералъ-интенданта, департаменты: Коммисаріатскій, Кораблестроительный, Корабельныхъ лѣсовъ и Артиллерійскій; въ разсмотрѣніи и рѣшеніи всѣхъ хозяйственныхъ дѣлъ Адмиралтействъ-Совѣту были предоставлены тѣ же обязанности и та же власть, которыя до того времени присвоены были Морскому министру; заключенія Совѣта по дѣламъ, требующимъ разрѣшенія высшей власти, представлялись на Высочайшее разрѣшеніе, въ Комитетъ Министровъ и Государственный Совѣтъ Начальникомъ Главнаго морского штаба.

При преобразованіи, въ 1837 году, гидрографической части Морского министерства, было упразднено званіе генералъ-гидрографа. Его канцелярія, въ соединеніи съ Гидрографическимъ депо, составила вновь учрежденный *Гидрографическій департаментъ*, въ которомъ и сосредоточилось главное управленіе гидрографическими занятіями. Управленіе Черноморскимъ гидрографическимъ отдѣленіемъ и прочія гидрографическія части остались въ тѣхъ же отношеніяхъ къ Гидрографическому департаменту, въ какихъ были къ Управленію генералъ-гидрографа.

Строительная часть Морского вѣдомства тоже подверглась новому образованію. По положенію 1837 года, Строительный департаментъ получилъ въ свое завѣдываніе всѣ зданія Морского вѣдомства въ балтійскихъ и черноморскихъ портахъ, причемъ упразднены были Ревельскій Строительный комитетъ и должность инспектора зданій Главнаго адмиралтейства. Новый Строительный департаментъ раздѣлялся на два округа—Сѣверный и Южный; на обязанности послѣдняго лежало завѣдываніе зданіями Морского вѣдомства въ Измаилѣ, Киліи, Акерманѣ, Николаевѣ, Богоявленскѣ, Херсонѣ, на Глубокой пристани, въ Севастополѣ и Ростовѣ; хозяйственною же частью этихъ зданій вѣдалъ *Хозяйственный комитетъ южнаго округа морской строительной части*.

Чтобы избѣгнуть на будущее время практиковавшихся командировокъ изъ другихъ вѣдомствъ и имѣть всегда офицеровъ, готовыхъ къ производству строительныхъ работъ и наблюденію за ремонтомъ морскихъ зданій, учрежденъ былъ, въ томъ же 1837 году, *Корпусъ инженеровъ морской строительной части*, который комплектовался изъ Инженернаго корпуса и Корпуса путей сообщеній.

Балтійскіе ластовые и рабочіе экипажи и морскія арестантскія роты соединены были въ одну общую инспек-

цію, подъ вѣдѣніе генералъ-интенданта, при которомъ учрежденъ и особый штабъ. Ближайшее управленіе этими командами въ Петербургѣ и Кронштадтѣ возложено на бригадныхъ командировъ, тогда какъ въ прочихъ портахъ, какъ-то: Архангельскомъ, Ревельскомъ и Свеаборгскомъ, по ихъ малочисленности, ими завѣдывали капитаны надъ портами, на правахъ бригадныхъ командировъ. Въ черноморскомъ управленіи, подобными экипажами и ротами сталъ завѣдывать оберъ-интендантъ.

Судовыя артиллерійскія бригады, учрежденныя въ 1831 году, подверглись въ 1846 году новому преобразованію: онѣ были упразднены, команды обращены въ составъ флотскихъ экипажей, изъ офицеровъ и артиллерійскихъ содержателей сформирована судовая строевая часть, подчиненная въ балтійскихъ портахъ инспектору корпуса морской артиллеріи, а въ черноморскихъ — особому артиллерійскому начальнику.

Береговыя же артиллерійскія бригады поступили въ вѣдѣніе генералъ-интенданта и черноморскаго оберъ-интенданта. Должности генералъ-цейхмейстера, инспектора морской артиллеріи и директора артиллерійскаго департамента слиты были въ одну, которую и сталъ занимать контръ-адмиралъ или генералъ-маіоръ. Позже, въ 1852 году, для приготовленія свѣдущихъ комендоровъ и обученія ихъ артиллерійскому и лабораторному дѣлу, состоялось учрежденіе *учебно-артиллерійской команды*, которая практически обучалась на особо-назначавшемся артиллерійскомъ кораблѣ.

Судостроеніе.

Сформированіе рабочихъ экипажей и морскихъ арестантскихъ ротъ вызвано было усиленною кораблестроительною дѣятельностью нашихъ адмиралтействъ.

Для комплектованія балтійскаго флота, постройка новыхъ судовъ производилась въ Петербургѣ на трехъ адмиралтейскихъ верфяхъ: въ Главномъ адмиралтействѣ,

въ Новомъ и на Охтѣ, а также на Ижорскихъ заводахъ и въ Архангельскѣ; для комплектованія черноморскаго флота,—сначала въ Николаевѣ, Севастополѣ и Херсонѣ, а затѣмъ только въ Николаевѣ и Севастополѣ. Финансовыя затраты на возстановленіе нашихъ морскихъ силъ оправдались блестящимъ образомъ, обнаруживъ морское могущество Россіи въ войнахъ: съ Персіею, начавшеюся въ 1826 году при дѣятельномъ участіи каспійской флотиліи, и затѣмъ съ Турціею (въ 1827—1829 годахъ), при главномъ участіи флотовъ черноморскаго и балтійскаго.

Благодаря энергіи и личной заботливости Государя, первое время строилось ежегодно отъ 7-ми до 10-ти линейныхъ судовъ для одного только балтійскаго флота. Въ Кронштадтѣ, въ то же время, производилась тимбировка кораблей и фрегатовъ. Дѣло судостроенія шло такъ успѣшно, что къ 1830 году балтійскій флотъ имѣлъ уже способныхъ къ бою 28 кораблей и 17 фрегатовъ, а черноморскій—11 кораблей и 8 фрегатовъ. Кромѣ того въ Балтикѣ возобновленъ, а въ Черномъ морѣ улучшенъ гребной флотъ, и оба флота значительно усилены пароходами, которыхъ къ 1826 году было только *три*, малосильныхъ, въ балтійскомъ и *два* такихъ же въ черноморскомъ флотахъ, тогда какъ въ 1830 году въ первомъ имѣлось уже 7 пароходовъ, во второмъ—4.

По приведеніи линейныхъ судовъ балтійскаго флота въ штатное положеніе, для поддержанія на будущее время полнаго судового комплекта, положено было, съ 1833 года, строить ежегодно по одной бригадѣ: въ Петербургѣ два корабля, фрегатъ и три мелкихъ военныхъ судна, въ Архангельскѣ—одинъ корабль, фрегатъ и транспортъ.

Увеличеніе матеріальныхъ силъ флота шло рука объ руку съ предпринятыми на немъ различными улучшеніями.

Уже съ первой четверти минувшаго столѣтія во флотахъ западныхъ державъ появилось такъ много различныхъ усовершенствованій и нововведеній по кораблестроенію, что наше Морское министерство не могло оставаться чуждымъ техническимъ улучшеніямъ судостроенія и, по мѣрѣ возможности, вводило на военныхъ судахъ все то, что служило къ ихъ прочности, боевому значенію и хорошимъ качествамъ, чтобы нашъ флотъ не отставалъ отъ флотовъ сосѣднихъ морскихъ державъ въ качественномъ отношеніи. Такъ еще при адмиралѣ Чичаговѣ Министерство съ любопытствомъ высматривало у турокъ способъ конструкціи ихъ судовъ, которыя въ Россіи считались тогда образцомъ, достойнымъ подражанія; Адмиралтействъ-Коллегія старалась пріобрѣсть чертежи турецкихъ кораблей и подтверждала неоднократно черноморскому управленію держаться какъ можно точнѣе этихъ чертежей. Съ другой стороны, близкое ознакомленіе нашихъ спеціалистовъ морского дѣла съ современнымъ положеніемъ флотовъ Англіи и Франціи, благодаря командировкамъ ихъ въ иностранныя адмиралтейства, неминуемо должно было отражаться и на нашемъ флотѣ многими улучшеніями.

И дѣйствительно, хотя еще въ періодъ 1807—1825 годовъ суда нашего флота получили лучшее крѣпленіе и образованіе въ подводной части, при чемъ также обращено должное вниманіе на качество матеріаловъ, входившихъ въ судовое крѣпленіе, а равно на вооруженіе, прочность рангоута и т. п.,—но эпохою созданія сильнаго боевого флота, равнаго по качествамъ англійскому и французскому, по справедливости слѣдуетъ считать царствованіе Императора Николая I. Для улучшенія флота Государь образовалъ въ 1830 году особый комитетъ подъ предсѣдательствомъ многосторонне-образованнаго, знаменитаго адмирала А. С. Грейга, которому

даны были не менѣе выдающіеся помощники: вице-адмиралъ Крузенштернъ, контръ-адмиралъ М. П. Лазаревъ и др. Со времени образованія этого Комитета, флотъ нашъ быстро пошелъ къ своему всестороннему улучшенію, что, естественно, ближе всего отражалось на вновь строившихся судахъ.

Система американскаго судостроителя Роберта Сепингса, т. е. діагональное желѣзное крѣпленіе подводной части судна и сплошной деревянный наборъ, введенная на нѣкоторыхъ корабляхъ нашего флота съ 1821 года, получила при Императорѣ Николаѣ I господствующее примѣненіе на всѣхъ судахъ, дозволяя имъ носить болѣе сильную артиллерію, нежели какая была до тѣхъ поръ. Кромѣ 36-ти фунт. орудій, которыми вооружались нижніе деки кораблей, введены были 48-ми фунт. единороги и 24-хъ фунтов. карронады, ставившіеся на шкафутахъ кораблей и фрегатовъ; калибръ нѣкоторыхъ орудій доведенъ былъ до двухъ-пудоваго заряда. Въ такой же внушительной пропорціи комплектовалась артиллерія и прочихъ судовъ. Орудія, ружья, порохъ и вообще всѣ артиллерійскія вещи изготовлялись для балтійскаго флота на заводахъ: Олонецкомъ литейномъ, Адмиралтейскихъ Ижорскихъ, оружейныхъ сухопутнаго вѣдомства и въ артиллерійскихъ мастерскихъ, а нѣкоторыя вещи пріобрѣтались съ подряда и хозяйственнымъ образомъ. Тѣ же предметы снабженія для черноморскаго флота получались — съ заводовъ Олонецкаго, Луганскаго и отъ Севастопольскаго артиллерійскаго гарнизона; прочія вещи, равно припасы и матеріалы, потребные на укомплектованіе судовъ по артиллерійской части, пріобрѣтались частію подрядомъ, а частію коммисіонерскимъ способомъ. Съ 1846 года якорные пеньковые канаты стали замѣняться цѣпными, а водяныя бочки—цистернами; тогда же начали вводиться

на флотѣ громоотводы системы Гарриса, состоявшіе изъ мѣдной пластинки, шедшей отъ клотика брамъ-стеньги внизъ по мачтѣ въ трюмъ судна. Каменный балластъ, распространитель нечистоты и источникъ болѣзней экипажа, замѣненъ былъ чугуннымъ. Для очищенія же воздуха отъ заражающей его трюмной воды, стали вводить *цѣдильныя и провѣтривальныя машины*, т. е. очистительные аппараты и вентиляцію. Обращено вниманіе и на наружность кораблей: кормы запрещено украшать различными фигурами и позолотою; вмѣсто разнообразныхъ носовыхъ фигуръ предписано ставить только бѣлыхъ или позолоченныхъ двуглавыхъ орловъ, и лишь на судахъ малаго ранга, до корветовъ включительно, разрѣшалось имѣть носовыя фигуры «хорошей работы». На всѣхъ военныхъ судахъ, для содержанія ихъ въ сухости, было велѣно имѣть желѣзныя печи, которыя употреблялись уже съ большою пользою на судахъ, ходившихъ въ кругосвѣтное плаваніе подъ командою М. П. Лазарева (*). Для лучшаго сбереженія подводной части судна, стали класть подъ мѣдную обшивку, вмѣсто бумаги, просмоленый войлокъ.

Вопросъ о сбереженіи кораблей, во время ихъ продолжительной въ гаваняхъ зимовки, поднятъ былъ еще въ 1830 году адмираломъ Сарычевымъ, который, основываясь на томъ, что «въ прежнее время суда россійскаго флота, по приходѣ на зимовку, конопатили не только палубу, но и самый корпусъ снаружи, заливая пазы пекомъ и сверхъ того покрывая горячею жидкою смолою» (тированіе),—предлагалъ возобновить такое предохранительное средство, такъ какъ, писалъ онъ, въ настоящее время, корабли покрываются *парусными наметами*, далеко

(*) На трехдечныхъ корабляхъ положено имѣть по 4 печи; на двухдечныхъ по три; на фрегатахъ по двѣ; а на прочихъ судахъ по одной.

не предохраняющими суда отъ преждевременнаго гніенія. Тогда же вопросъ этотъ и былъ разрѣшенъ въ положительномъ смыслѣ. На случаи крушенія судовъ, повелѣвалось имѣть въ плаваніи спасательные змѣи; для спасанія людей, упавшихъ за бортъ въ ночное время, введены спасательные колоды или буи, изобрѣтенные въ 1822 году лейтенантомъ англійскаго флота Кукомъ и въ единичныхъ случаяхъ примѣнявшіеся на нѣкоторыхъ нашихъ судахъ. Въ 1832 году было подтверждено отпускать подобныя «машины» на корабли и фрегаты по 2, а на прочія суда по одной машинѣ.

Для возможно заботливаго сохраненія судовъ, во время пребыванія ихъ въ гаваняхъ, состоялось въ 1826 году Высочайшее повелѣніе, чтобы суда, находившіяся въ Кронштадтскомъ портѣ, поступили въ исключительное завѣдываніе ихъ командировъ, въ которомъ и оставались бы постоянно все время своей службы, какъ въ плаваніи, такъ и въ гавани. Для бо́льшаго, весьма полезнаго для службы сближенія команды со своимъ кораблемъ, принято за правило: при самой закладкѣ корабля назначать на него командира и *кадръ* въ 200 человѣкъ, съ офицерами, изъ состава его будущаго экипажа. Въ обязанность командира и офицеровъ кадра поставлялся ближайшій надзоръ за постройкою корабля, при чемъ предписывалось обучать нижнихъ чиновъ кадра плотничному искусству. По передачѣ судовъ въ вѣдѣніе ихъ командировъ, сначала въ Кронштадтскомъ, а потомъ, и другихъ портахъ, устроены были корабельные шхиперскіе магазины для храненія судовыхъ вещей, съ отдѣльнымъ помѣщеніемъ для каждаго судна.

Передача кораблей въ гаваняхъ въ вѣдѣніе командировъ не была, впрочемъ, новостью: она существовала и ранѣе, до 1810 года, но была отмѣнена распоряженіемъ адмирала де-Траверсе. Таковы были, въ главныхъ

чертахъ, мѣры, какія были приняты къ тому, чтобы нашъ флотъ могъ смѣло соперничать съ иностранными флотами прочностью постройки, боевою силою и безопасностью плаваній. Нѣкоторыми нашими судостроителями постройка судовъ доведена была до возможнаго, по тому времени, совершенства (*). Изъ корабельныхъ инженеровъ считались выдающимися, по качеству и количеству исполненныхъ работъ: Исаковъ, Стоке, Каверзневъ, Глазыринъ и, особенно, Поповъ и Амосовъ (С.-Петербургъ), Ершовъ и Загуляевъ (Архангельскъ); Чернявскій и Дмитріевъ (Николаевъ).

Повременныя изданія Морского вѣдомства.

Въ числѣ различныхъ способовъ, которыми Морское вѣдомство стремилось возбудить любознательность въ средѣ моряковъ, были, помимо спеціальныхъ книгъ, и повременныя сочиненія, носившія первоначально именованіе «Записокъ Адмиралтейскаго департамента» и издававшіяся съ 1807 года, въ продолженіи 20 лѣтъ, «для распространенія морскихъ наукъ и усовершенствованія технической части морского искусства».

Такая же просвѣтительная задача возложена была и на учрежденный въ 1827 году Морской ученый комитетъ. Но, по ограниченности состава комитета и скудости матеріальныхъ его средствъ, весь почти главный трудъ по составленію записокъ Морского ученаго комитета лежалъ на предсѣдателѣ Л. И. Голенищевѣ-Кутузовѣ, который и заполнялъ Записки своими историческими статьями, касавшимися былыхъ дѣйствій нашего флота, при чемъ, однако, по условіямъ тогдашней цензуры, не затрогивалъ вопросовъ о современномъ его состояніи, плаваніяхъ и о тѣхъ перемѣнахъ, какія совершались въ управленіи морскою частію. Болѣе удачными, въ смыслѣ

(*) Образцомъ совершенства считался въ 1826 году корабль «Азовъ» (архангельской постройки), — за прочность постройки и красоту отдѣлки.

историческаго интереса, морскими изданіями были «Записки Гидрографическаго департамента Морского министерства», издававшіяся съ 1842 года. Но и эти Записки, не имѣя какого либо опредѣленнаго направленія и отличаясь маложизненностью, не проникали въ массу морской среды, какъ и Записки Морского ученаго комитета.

Преобразованный въ 1848 году Морской ученый комитетъ, разсуждая о способахъ къ достиженію главнѣйшаго предмета своего прямого назначенія: «пещись о распространеніи свѣдѣній между служащими во флотѣ», остановился на пользѣ такого періодическаго изданія, которое бы дало возможность русскимъ морякамъ слѣдить за всѣмъ тѣмъ, что совершается въ области ихъ спеціальности и знакомиться съ свѣдѣніями, появляющимися въ иностранныхъ морскихъ журналахъ. Подобныя соображенія легли въ основу начавшаго издаваться въ 1848 году при Морскомъ ученомъ комитетѣ журнала «Морской Сборникъ», который выходилъ ежемѣсячно, скудными небольшими книжками, со статьями болѣе переводными, нежели оригинальными, и притомъ такими, которыя охотно знакомили читателя съ состояніемъ иностранныхъ флотовъ, а о своемъ флотѣ, въ силу тогдашней цензуры, говорили вскользь, съ оглядкою, или же и совсѣмъ объ немъ замалчивали.

Только съ 1854 года журнальныя рамки получили возможность раздвинуться на столько, что «Морской Сборникъ» сдѣлался для нашего флота современною морскою лѣтописью.

Строительныя работы въ портахъ.

Въ царствованіе Императора Николая I обращено было особое вниманіе и на тѣ изъ портовъ, которые сохранили за собою военное значеніе, а равно вообще на исправное состояніе корабельныхъ верфей, адмиралтейскихъ мастерскихъ, зданій для храненія продовольственныхъ и судостроительныхъ запасовъ, на помѣщенія

для войскъ и проч. На ряду съ этимъ были упразднены порты Рижскій, Роченсальмскій, Абосскій и Херсонскій, Лодейнопольская верфь и Иркутское адмиралтейство съ байкальскою флотиліею,—не имѣвшія никакого значенія. Равнымъ образомъ упразднены Казанское адмиралтейство (*), и нѣкоторыя казенныя хозяйственныя учрежденія Морского вѣдомства, какъ напр. новгородская парусная фабрика (замѣненная Александровской мануфактурой), казанскій кожевенный заводъ и черноморскія богоявленскія фабрики. По причинѣ образованія въ 1849 году отдѣльной Камчатской области, потребовалось перенести Охотскій портъ въ Петропавловскъ, ставшій съ того времени нашимъ главнымъ укрѣпленнымъ пунктомъ на Восточномъ океанѣ. Мелкія военныя суда, находившіяся въ Охотскѣ и Камчаткѣ для мѣстныхъ надобностей, получили тогда же именованіе *Сибирской флотиліи*, состоявшей въ вѣдѣніи генералъ-губернатора Восточной сибири. Для нуждъ вновь учрежденнаго Петропавловскаго порта, казенный грузъ сталъ ежегодно доставляться изъ Кронштадта на военныхъ судахъ.

Въ оставшихся затѣмъ портахъ возведены были новыя сооруженія, обезпечившія современныя потребности:

(*) Упраздненію Казанскаго адмиралтейства много способствовала начатая въ 1827 году война съ Персіей, потребовавшая перенесенія верфи изъ Казани въ Астрахань. Съ той поры Астраханскій портъ получилъ большое значеніе, и судостроеніе въ немъ стало быстро развиваться. На его верфи строились преимущественно бриги и транспорты; тогда же при астраханскомъ портѣ появились и первые наши пароходы въ 40 силъ: «Предпріятіе» и «Кама». Въ персидскую войну каспійская флотилія состояла изъ 14 военныхъ судовъ. Въ 1845 году были присланы въ Астрахань, въ частяхъ, два сто-сильные парохода, изъ которыхъ одинъ строился въ Англіи, другой въ Голландіи. Эти пароходы и содержали долгое время почтовое сообщеніе по портамъ Каспійскаго моря, имѣя болѣе коммерческое, нежели военное значеніе.

новыя адмиралтейства, судостроительные элинги, заводы, мастерскія, магазины, казармы, госпитали и морскія укрѣпленія. Такъ, напримѣръ, въ Петербургѣ, зданіе Главнаго адмиралтейства приспособлено было, новыми пристройками, къ помѣщенію въ немъ морского рабочаго учебнаго экипажа и всѣхъ учрежденій Морского вѣдомства, а Новое адмиралтейство улучшено возведеніемъ обширныхъ мастерскихъ, лѣсныхъ хранилищъ и сооруженіемъ крытыхъ элинговъ, изъ которыхъ одинъ каменный; на Охтенской верфи также возведены были мастерскія, хранилища и крытые элинги. Для морскихъ командъ построены Крюковская казарма и Калинкинскій госпиталь.

Въ Кронштадтѣ корабельные доки частію сооружены были вновь, частію возобновлены и улучшены; построены вновь: морской арсеналъ (1835 г.), пороховой заводъ, госпиталь (1839 г.), экзерцисгаусъ, съ церковью во имя Св. Николая, и приступлено (съ 1847 г.) къ капитальному сооруженію пароходнаго завода.

Такія же портовыя улучшенія коснулись Ревеля и Архангельскаго адмиралтейства, въ которомъ сооруженъ былъ первый крытый элингъ, по образцу Охтенскаго, и перестроены всѣ мастерскія. Въ Свеаборгѣ, въ 1832 году, возобновленъ сухой докъ.

Относительно оборонительныхъ сооруженій Кронштадта, какъ ключа къ Петербургу, можно указать на воздвигнутые каменные форты, ограждающіе корабельный фарватеръ: *фортъ Императоръ Петръ I* (1835 г.) и *фортъ Императоръ Александръ I* (1847 г.); кромѣ того съ 1841 года, на мѣстѣ бывшаго Рисбанкскаго укрѣпленія, сталъ сооружаться фортъ, получившій позже именованіе *форта Императора Павла I.* Вмѣсто Кронштадтской деревянной цитадели, сооружена была въ 1835 году каменная цитадель, а въ 1849 году, на полубастіонѣ

купеческой гавани — каменная *батарея Князя Меншикова*.

За всею этою портовою дѣятельностью Петербурга и Кронштадта неусыпно слѣдилъ самъ Государь, весьма часто посѣщая адмиралтейства и возводимыя сооруженія. Такъ, въ 1836 году, съ Февраля по Іюль, Императоръ посѣтилъ Кронштадтъ 8 разъ, въ 1837 и 1843 годахъ, съ Января по Августъ, 10 разъ, а во всѣ остальные годы своего царствованія не менѣе 6-ти разъ въ лѣто.

Въ черноморскихъ портахъ, за это же время, энергичнымъ дѣятелемъ по устройству флота и адмиралтейства былъ извѣстный адмиралъ *М. П. Лазаревъ*, въ качествѣ главнаго командира, смѣнившій въ 1834 году адмирала Грейга, который послѣ 18-ти лѣтняго управленія, за преклонностью лѣтъ, былъ назначенъ членомъ Государственнаго Совѣта. Объ организаторской дѣятельности адмирала Грейга по черноморскому управленію, уже было упомянуто. Лазаревъ былъ достойнымъ его преемникомъ.

Происходя изъ дворянъ Владимірской губерніи, М. П. Лазаревъ (род. 3 Ноября 1788 года) воспитывался въ Морскомъ корпусѣ и произведенный въ гардемарины въ 1803 году, тогда же, въ числѣ нѣсколькихъ товарищей, отправленъ былъ волонтеромъ въ Англію, для практическаго изученія морского дѣла. Пять лѣтъ непрерывнаго плаванія въ Атлантическомъ океанѣ и у береговъ Вестъ-Индіи, на военныхъ судахъ англійскаго флота, создали изъ молодого Лазарева опытнаго моряка, который за это время, при своей необыкновенной наблюдательности и свѣтломъ, логическомъ умѣ, успѣлъ пріобрѣсти и усвоить громадную массу свѣдѣній по всѣмъ отраслямъ морского дѣла. Свѣдѣнія эти Лазаревъ съ успѣхомъ примѣнилъ при управленіи черноморскимъ флотомъ.

Съ назначеніемъ его на должность главнаго командира, въ Николаевскомъ адмиралтействѣ введены были

всѣ, не уступающія лучшимъ иностраннымъ флотамъ, усовершенствованія въ постройкѣ, вооруженіи и снабженіи судовъ. Въ Новороссійскѣ устроено вновь небольшое адмиралтейство. Въ Севастополѣ начато постройкою адмиралтейство, названное уже по кончинѣ адмирала «Лазаревскимъ». Въ самомъ городѣ воздвигнуты были зданія морской библіотеки, морского собранія, театръ и проч. Такъ какъ крейсерство вдоль восточнаго берега Чернаго моря оказалось недостаточнымъ для прекращенія контрабандной торговли горцевъ, то адмиралъ счелъ необходимымъ устроить *Черноморскую береговую линію*, изъ 12 укрѣпленій, между Анапою и Сухумъ-Кале.

Но всѣ заслуги Лазарева, такъ сказать, матеріальныя, видимыя, блѣднѣютъ передъ благотворнымъ вліяніемъ адмирала на духъ всего личнаго состава его сослуживцевъ. Подъ этимъ вліяніемъ образовалась цѣлая школа, проникнутая святостью своего служебнаго долга предъ Царемъ и отечествомъ.

Въ память этихъ заслугъ, а равно заслугъ предмѣстника Лазарева, адмирала Грейга, въ Балтійскомъ флотѣ ихъ именами названы два фрегата, а въ Николаевѣ и Севастополѣ воздвигнуты памятники: въ первомъ — Грейгу, во второмъ — Лазареву.

Медицинская часть.

Медицинская часть Морского вѣдомства, организованная въ 1805 году, оставалась, по существу, безъ особыхъ измѣненій во все царствованіе Николая I. Упоминанія заслуживаетъ лишь принятая въ это царствованіе мѣра къ замѣнѣ привлекавшихся на морскую службу иностранныхъ врачей, врачами, оканчивающими мѣстную медицинскую академію. Неоднократные вызовы иностранныхъ врачей на службу въ Россію, практиковавшіеся до 1827 года, не удовлетворяли на практикѣ правительственнымъ ожиданіямъ. Поступая на службу Морского вѣдомства, эти врачи, по незнанію языка и неопытности,

оказывались вообще мало полезными для службы, а когда пріобрѣтали то и другое, то оставались на службѣ только въ тѣхъ случаяхъ, если достигали высшихъ должностей или постоянныхъ мѣстъ въ самомъ Петербургѣ, съ цѣлью, сверхъ обязанностей по Морскому вѣдомству, занимать штатныя должности и въ другихъ вѣдомствахъ. Въ убѣжденіи, что только отъ русскихъ врачей ожидать должно существенной пользы для службы, послѣ 1827 года чрезъ Министерство Иностранныхъ Дѣлъ было объявлено, по Высочайшему повелѣнію, что вакансіи въ Военномъ и Морскомъ вѣдомствахъ всѣ уже замѣщены, и потому нѣтъ болѣе надобности въ иностранныхъ врачахъ, которые засимъ въ службу приниматься не будутъ. Для пополненія оказавшагося впослѣдствіи значительнаго некомплекта флотскихъ врачей, по мысли генералъ-штабъ доктора Менде, было испрошено въ 1853 году Высочайшее разрѣшеніе, чтобы ежегодно, въ продолженіи 5-ти лѣтъ, опредѣлять въ Петербургскую Медико-хирургическую академію по 25-ти стипендіатовъ Морского вѣдомства на суммы, оставшіяся отъ некомплекта врачей, съ непремѣннымъ притомъ обязательствомъ, чтобы эти стипендіаты, по окончаніи курса наукъ, служили во флотѣ не менѣе того числа лѣтъ, въ продолженіи коего они пользовались пособіемъ. Такою мѣрою недостатокъ морскихъ врачей значительно пополнился.

Кромѣ этой мѣры, слѣдуетъ упомянуть о неоднократно назначавшихся временныхъ комитетахъ для изысканія средствъ къ улучшенію во флотѣ врачебной части вообще, для пересмотра старыхъ и составленія новыхъ морскихъ медицинскихъ каталоговъ, — что̀, въ связи съ устройствомъ новыхъ морскихъ госпиталей и всегдашнею заботою о здоровьѣ морскихъ командъ, служитъ нагляднымъ примѣромъ царственныхъ заботъ о благосостояніи служащихъ въ Морскомъ вѣдомствѣ лицъ.

Гидрографическія работы.

Заботясь о состояніи флота и его организаціи, Государь, съ самыхъ первыхъ годовъ своего царствованія, обратилъ вниманіе и на безопасность плаванія—на гидрографическія работы, которыя при немъ получили строгое, научное направленіе и стали производиться систематически, слѣдуя хорошо обдуманному плану. Благодаря усовершенствованію инструментовъ для картографіи, въ связи съ новѣйшими изысканіями по тріангуляціонной части и приложеніями точнѣйшихъ формулъ въ вычисленіяхъ, гидрографическія работы были произведены на всѣхъ моряхъ, омывающихъ берега Имперіи. Душею этихъ работъ былъ директоръ Гидрографическаго депо, генералъ-лейтенантъ Шубертъ, человѣкъ, обладавшій обширными специальными свѣдѣніями, отличавшійся необыкновеннымъ трудолюбіемъ и всей душей преданный своему дѣлу. При сознаніи недостатковъ морскихъ картъ, составленныхъ прежними описателями, вновь учрежденное, вмѣсто Адмиралтейскаго департамента, Гидрографическое управленіе, во главѣ котораго находился опытный ученый морякъ, генералъ-гидрографъ Сарычевъ, рѣшило приступить къ новой съемкѣ Финскаго и Рижскаго заливовъ и прилегающей къ русскимъ берегамъ части Балтійскаго моря. Главное наблюденіе надъ всѣми работами поручено генералу Шуберту; начальникомъ тріангуляціи назначенъ лейтенантъ баронъ Врангель, бывшій уже начальникомъ экспедиціи при описи сѣверныхъ береговъ Сибири, а по съемкѣ и промѣру—капитанъ-лейтенантъ Рейнеке, заявившій свою компетентность при описи Бѣлаго моря, о чемъ сказано ниже.

Астрономическія и тригонометрическія работы начаты были съ 1829 года, общія же гидрографическія—съ 1833 года и продолжались болѣе 20-ти лѣтъ, при постоянномъ въ нихъ участіи Рейнеке и Врангеля. Въ распоряженіи послѣднихъ состояла цѣлая флотилія промѣрныхъ судовъ.

Съ 1840 года новыя карты Финскаго и Рижскаго заливовъ и Балтійскаго моря стали постепенно вытѣснять прежній атласъ Сарычева; къ концу царствованія Николая I сдѣлана была съемка всего сѣвернаго берега и островов Финскаго залива,—со входами въ порты и финляндскіе шхеры,—всего южнаго берега залива, сѣверной части Рижскаго и береговъ Балтійскаго моря, принадлежащихъ Россіи, со шлюпочнымъ и морскимъ промѣрами въ водахъ, омывающихъ описанныя мѣстности.

Составленный въ концѣ XVIII вѣка Голенищевымъ-Кутузовымъ атласъ Бѣлаго моря, кромѣ значительныхъ ошибокъ въ очертаніи нѣкоторыхъ мѣстъ береговъ, имѣлъ еще тотъ крайне опасный для плаванія недостатокъ, что на немъ не были означены многія мели и банки, лежащія на обыкновенныхъ путяхъ судовъ, или по близости ихъ. Для новой, точнѣйшей описи этого моря, состоялась въ 1827 году экспедиція подъ начальствомъ лейтенанта М. Ф. Рейнеке, которая прежде всего занялась описью значительной части Лапландскаго берега, оставшейся не обслѣдованною во время четырекратнаго путешествія Литке на Новую землю. Въ этомъ году Рейнеке описалъ весь Кольскій заливъ и западную часть Лапландскаго берега, и потомъ, въ теченіи 6-ти лѣтъ, имъ были произведены обширныя гидрографическія работы въ Бѣломъ морѣ, плодомъ которыхъ явился въ 1833 и 1834 годахъ «Атласъ Бѣлаго моря и Лапландскаго берега» (изъ 17 картъ), съ видами береговъ и текстомъ къ атласу, въ 2-хъ томахъ, изданнымъ въ 1843 и 1850 годахъ, подъ заглавіемъ: «Гидрографическое описаніе сѣвернаго берега Россіи» (удостоенъ въ 1851 году отъ Императорской Академіи наукъ полной Демидовской преміи). По окончаніи описи Бѣлаго моря, здѣсь были устроены маяки, по проекту того же Рейнеке, которыхъ до 1833 года въ Бѣломъ морѣ совсѣмъ не существовало.

Сѣверныя экспедиціи.

Большую пользу гидрографическому изслѣдованію сѣверныхъ водъ оказала извѣстная экспедиція подпоручика корпуса флотскихъ штурмановъ П. К. Пахтусова, предпринятая имъ для описанія собственно обширнаго острова Новой земли. Островъ этотъ, имѣющій весьма важное значеніе для морскихъ промысловъ, не смотря на многократныя прежнія его изслѣдованія, представлялъ еще много неизвѣстнаго (*). Хорошо описаны были только южная и западная части до Маточкина шара; восточный же его берегъ оставался неизслѣдованнымъ. Бывшій нѣсколько лѣтъ при описи рѣки Печоры, и потомъ участвовавшій въ экспедиціи Рейнеке, Пахтусовъ искалъ случая проникнуть на восточный берегъ Новой земли. Составленный имъ, въ видахъ развитія новоземельскихъ промысловъ, проектъ встрѣтилъ сочувствіе частныхъ лицъ, проживавшихъ въ Архангельскѣ, и на ихъ средства получилъ осуществленіе (въ 1832—1833 годахъ), съ разрѣшенія морского начальства. Успѣшныя работы Пахтусова показали необходимость и пользу продолженія ихъ, почему въ слѣдующемъ 1834 году, подъ его же начальствомъ, отправлена была уже отъ Морского министерства новая экспедиція для продолженія описи. Подробности зимовки Пахтусова на Новой землѣ даютъ полное понятіе о необычайныхъ трудахъ, способностяхъ и величіи духа этого скромнаго дѣятеля. Едва защищенный отъ жестокихъ морозовъ и мятелей своимъ коекакъ устроеннымъ жилищемъ, нуждаясь во всемъ, начи-

(*) Основаніе гидрографическимъ изслѣдованіямъ о Новой землѣ положилъ штурманъ Розмысловъ, описавъ въ 1768 и 1769 годахъ Маточкинъ шаръ—проливъ, раздѣляющій Новую землю на два острова, и небольшую часть восточнаго берега къ сѣверу отъ этого пролива. Штурманъ Поспѣловъ въ 1807 году и лейтенантъ Лазаревъ въ 1819 году осмотрѣли юго-западный берегъ Новой земли. Наконецъ, съ 1821 по 1825 годъ капитанъ Литке описалъ весь западный берегъ, отъ Карскихъ воротъ до мыса Нассаусскаго.

*

ная съ продовольстія, Пахтусовъ, своими разумными распоряженіями, заботливо охранилъ здоровье подчиненныхъ. Дѣло свое онъ выполнилъ, но изнуренный дѣятельностью, превышавшею силы человѣческія, по возвращеніи изъ экспедиціи, скончался въ Архангельскѣ. Въ уваженіе самоотверженной, полезной дѣятельности Пахтусова, ему, съ Высочайшаго разрѣшенія, поставленъ въ 1886 году въ Кронштадтѣ памятникъ предъ бывшимъ штурманскимъ училищемъ, нынѣ занятымъ Морскимъ инженернымъ училищемъ Императора Николая I.

Возраставшій интересъ къ научному обозрѣнію сѣвера Россіи побудилъ Императорскую Академію Наукъ отправить къ берегамъ Лапландіи и на Новую землю ученую экспедицію подъ управленіемъ академика Бера, чтобы произвести полное изслѣдованіе естественныхъ произведеній этихъ земель. Въ 1837 году члены экспедиціи отправились изъ Архангельска на суднѣ, которымъ командовалъ прапорщикъ корпуса штурмановъ Циволька, участвовавшій ранѣе въ экспедиціи Пахтусова. Труды экспедиціи увѣнчались полнымъ успѣхомъ. Послѣднею, въ царствованіе Императора Николая I, экспедиціею на Новую землю была снаряженная въ 1838 году Морскимъ министерствомъ экспедиція подъ начальствомъ того же прапорщика Цивольки, для описанія сѣверной и сѣверо-восточной части Новой земли и для подробнаго изслѣдованія заливовъ восточнаго и западнаго береговъ этого острова. Но на этотъ разъ попытка дальнѣйшаго изслѣдованія острова успѣха не имѣла, за смертію Цивольки и за суровостью климата. Была лишь пополнена опись Пахтусова. Экспедиція окончилась въ 1839 году.

Гидрографическія работы въ южныхъ моряхъ.

Гидрографическія работы простирались и на южные бассейны нашихъ водъ. Такъ съ 1825 по 1836 годъ капитанъ 1 ранга Манганари произвелъ точныя съемки и

промѣръ въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ, атласы которыхъ были изданы въ 1842 году. Въ послѣдующихъ годахъ (1847—1849) лейтенантами Бутаковымъ и Шестаковымъ составлены были подробныя лоціи, какъ нашихъ черноморскихъ береговъ, такъ и береговъ Румеліи и Болгаріи, отъ Босфора до Дуная; лоція Чернаго моря значительно пополнилась.

Тѣмъ же капитаномъ Манганари, съ разрѣшенія турецкаго правительства, произведена въ 1845—1848 г.г. опись Мраморнаго моря.

Въ Каспійскомъ морѣ, въ 1837—1842 г.г., капитанъ-лейтенантомъ Басаргинымъ произведена подробная частная опись западнаго берега, съ составленіемъ лоціи.

Независимо отъ этихъ изслѣдованій, Морское министерство обратило вниманіе и на описаніе Аральскаго моря. Въ 1848 и 1849 гг. экспедиціею лейтенанта Бутакова былъ описанъ весь бассейнъ этого моря, до того времени почти неизвѣстный наукѣ.

Кругосвѣтныя плаванія.

Кромѣ собственно гидрографическихъ работъ, произведенныхъ въ нашихъ водахъ, въ 1826—1829 г. было предпринято кругосвѣтное плаваніе съ спеціальною цѣлію изученія посѣщаемыхъ странъ. Вышедшимъ изъ Кронштадта двумъ шлюпамъ, «Сенявинъ» и «Моллеръ», подъ командою лейтенантовъ Литке и Станюковича, поручалось изслѣдовать принадлежащіе Россіи берега Азіи и Америки и острова, разбросанные въ сѣверныхъ частяхъ Тихаго океана. Эта экспедиція, щедро снабженная всѣми научными пособіями и имѣвшая представителей науки по естествознанію, ботаникѣ, минералогіи и др., успѣшно выполнила свою задачу. Она изслѣдовала Берингово море, открыла группы новыхъ острововъ, произвела измѣренія высотъ береговъ Камчатки, занималась изученіемъ морскихъ теченій, наблюденіями надъ приливами и отливами въ гаваняхъ, надъ температурою морской

воды на ея поверхности, надъ магнитной стрѣлкой и т. п.

Кромѣ того, и на ежегодно посылавшихся военныхъ транспортахъ, для отвоза казеннаго груза изъ Кронштадта въ Камчатку, производимы были, попутно, гидрографическія изслѣдованія посѣщаемыхъ водъ, принесшія немаловажную пользу для изученія береговъ Сѣверной Америки открытіемъ новыхъ, или астрономическимъ опредѣленіемъ уже прежде открытыхъ земель, а также и собраніемъ рѣдкихъ естественныхъ и этнографическихъ предметовъ. Между этими послѣдними плаваніями особенно было полезно плаваніе транспорта «Байкалъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Невельскаго, трудами котораго было доказано, что въ рѣку Амуръ могутъ входить морскія суда (*).

Для того, чтобы разсѣять сложившееся предубѣжденіе о мелководности рѣки Амура, на долю Невельского выпало много борьбы не столько съ природными препятствіями, сколько съ правительственными лицами. Но энергія и трудъ восторжествовали; устья Амура оказались судоходными, какъ и все теченіе обширной рѣки. Такое открытіе состоялось въ періодъ времени съ 1848 года, и на этомъ основаніи, весь приамурскій и приуссурійскій край объявленъ былъ, именемъ нашего правительства, принадлежащимъ Россіи, а въ 1851 году послѣдовало окончательное занятіе рѣки Амура, гдѣ послѣдова-

---

(*) *Амурскій вопросъ* имѣетъ, впрочемъ, историческую почву. До половины XVII вѣка весь приамурскій край составлялъ россійское владѣніе, пока Нерчинскій трактатъ 1689 года не установилъ новую съ Китаемъ границу, въ силу чего рѣка Амуръ составила пограничную черту. О свойствахъ этой рѣки держалось долго предубѣжденіе, что рѣка для торговли мелководна, и что самое устье ея недоступно для морскихъ судовъ. На основаніи такого мнѣнія, пограничный вопросъ считался какъ бы поконченнымъ и до 1848 года оффиціально не былъ возбуждаемъ.

тельно, близь ея устьевъ, учреждены были *Петровскій* и *Николаевскій* посты.

Невельскому же принадлежитъ честь и географическаго открытія: имъ было установлено, что Сахалинъ, считавшійся со времени путешествій Лаперуза, Браутона и Крузенштерна полуостровомъ, въ дѣйствительности представляетъ собою островъ. Вообще открытія эти, въ недалекомъ будущемъ, принесли Россіи громадную пользу, отразившись впослѣдствіи благодѣтельно на экономическомъ и политическомъ положеніи нашего отечества.

Во Владивостокѣ, для увѣковѣченія памяти о заслугахъ Г. И. Невельского, (впослѣдствіи адмирала) воздвигнутъ памятникъ, торжественно открытый въ 1897 году.

Законодательныя работы

Законодательныя работы, произведенныя за время царствованія Императора Николая I, главнѣйшимъ образомъ, выразились въ опытѣ кодификаціонныхъ работъ по Своду морскихъ постановленій и въ изданіи Морского устава.

Еще при предварительномъ образованіи Морского министерства 1827 года, выражалось требованіе, чтобы каждое мѣсто и лицо, управляющее отдѣльною частью, собрало въ систематическій порядокъ штаты и постановленія, относящіеся до его части, и опредѣлило, какіе предметы требуютъ дополнительныхъ уставовъ. Но собственно о Сводѣ морскихъ постановленій зашла рѣчь въ первый разъ только въ 1833 году, по инціативѣ начальника Главнаго морского штаба князя Меншикова, обратившаго вниманіе, что, при изданіи въ 1830 году Свода законовъ Россійской Имперіи, многія морскія постановленія не вошли въ его составъ, а между тѣмъ, польза подобнаго Свода для морского управленія являлась несомнѣнною. Всеподданнѣйшій объ этомъ докладъ князя Меншикова получилъ Высочайшее одобреніе, и работа

по Своду морскихъ постановленій возложена была первоначально на существовавшій въ то время Комитетъ образованія флота, а ближайшимъ образомъ на правителя дѣлъ этого Комитета, статскаго совѣтника Бахтина. По упраздненіи же, въ 1848 году, Комитета образованія флота, и передачѣ дѣлъ, относящихся до техническихъ предметовъ, въ Морской ученый комитетъ, канцелярія упраздненнаго Комитета оставлена была на прежнемъ основаніи, но съ переименованіемъ ея въ *Канцелярію по своду морскихъ постановленій*, и съ порученіемъ ей заниматься исключительно этимъ Сводомъ. Для труда собственно кодификаціоннаго, подобное учрежденіе представляло то неудобство, что небольшое число лицъ, составлявшихъ канцелярію, должно было заниматься кодификаціей по весьма обширнымъ, разнороднымъ и совершенно спеціальнымъ частямъ морского управленія, которыя не могли быть имъ извѣстны. Поэтому труды ихъ подвигались весьма медленно и не могли имѣть желаемаго достоинства. Но успѣху дѣла, въ данномъ случаѣ, много помогло назначеніе, въ 1852 году, Его Императорскаго Высочества, Великаго Князя Константина Николаевича, Товарищемъ начальника Главнаго морского штаба, а за отсутствіемъ послѣдняго въ 1853 году — Управляющимъ Морскимъ министерствомъ. По мысли Его Высочества, для устраненія существовавшихъ неудобствъ, помянутая канцелярія, съ Высочайшаго разрѣшенія, въ 1853 году была вовсе упразднена, а составленіе разныхъ частей Свода возложено на особые съ этою цѣлью учрежденные комитеты, въ которые членами назначены многіе флагманы, опытные капитаны и чиновники Морского министерства, сообразно спеціальнымъ познаніямъ и способностямъ каждаго. Такимъ образомъ, вмѣсто 6-ти чиновниковъ упраздненной канцеляріи, тѣмъ же трудомъ стали заниматься болѣе 40 лицъ, и

потому работа по составленію Свода морскихъ постановленій пошла успѣшнѣе. Такъ, въ 1852 году, было напечатано «Собраніе морскихъ узаконеній отъ 1845 по 1851 годъ», а въ 1853 году—первое продолженіе къ своду уголовныхъ законовъ, положившее начало цѣлому ряду подобныхъ продолженій. Начало же изданія свода уголовныхъ морскихъ законовъ относится къ 1851 году.

Въ 1853 году приведенъ былъ къ окончанію одинъ весьма важный для флота законодательный трудъ: составленъ новый Морской уставъ.

Составленіе Морского устава Высочайше возложено было въ 1850 году на особый Комитетъ; въ работахъ его принялъ дѣятельное участіе и Великій Князь Константинъ Николаевичъ. Необходимость въ новомъ Морскомъ уставѣ становилась въ то время на флотѣ болѣе и болѣе ощутительною, потомучто прежніе Уставы Императоровъ Петра Великаго и Павла I далеко не соотвѣтствовали современнымъ потребностямъ. Ихъ устарѣвшія правила не исполнялись, и служба отправлялась разнообразно по заведенному обычаю и преданію. Въ 1853 году составленный Уставъ принятъ былъ къ руководству на флотѣ и розданъ всѣмъ морскимъ офицерамъ.

Къ законодательнымъ мѣрамъ въ царствованіе Императора Николая I относятся и новыя правила комплектованія флота рекрутами.

Чтобы доставить флоту людей, знакомыхъ уже сколько нибудь съ морскимъ дѣломъ, которымъ служба на морѣ не была бы совершенною новостью, выходящею изъ круга ихъ привычекъ, понятій и образа жизни, съ 1853 года было признано необходимымъ набирать во флотъ рекрутъ изъ мореходовъ, рыбаковъ и вообще жителей морскихъ береговъ и при большихъ озерахъ. По этому предмету составлены были особыя правила, согласно которымъ балтійскій флотъ долженъ былъ комплектоваться

рекрутами изъ слѣдующихъ губерній: Архангельской, Вологодской, Олонецкой, Петербургской, Новгородской, Эстляндской, Ярославской и Костромской; черноморскій— Таврической, Херсонской, Екатеринославской, Саратовской и приволжскихъ уѣздовъ Астраханской, каспійская флотилія—Астраханской.

Торговое мореплаваніе.

Среди различныхъ распоряженій и улучшеній, вводившихся въ Морскомъ вѣдомствѣ за время царствованія Императора Николая I, не оставлялся безъ должнаго вниманія и вопросъ о развитіи отечественнаго торговаго мореплаванія. Правительство сознавало, что для благосостоянія военнаго флота весьма важно развитіе флота коммерческаго, который, въ случаѣ надобности, доставлялъ бы первому большое число опытныхъ матросовъ и парусныхъ судовъ для перевозки грузовъ и десанта. Сверхъ того, съ многочисленнымъ торговымъ флотомъ сопряжено, какъ извѣстно, существованіе большого числа частныхъ верфей, заводовъ, корабельныхъ плотниковъ и проч. На основаніи этихъ соображеній, россійскимъ подданнымъ даровались всевозможныя льготы для преуспѣянія морской торговли и частнаго судостроенія, учреждались спеціальныя для того училища и кораблестроительныя верфи, издавались облегчительныя правила о постройкѣ коммерческихъ судовъ на берегахъ Балтійскаго, Чернаго, Бѣлаго и Каспійскаго морей, прилагались даже старанія къ введенію компанейскаго пароходства на Черномъ морѣ, — словомъ, правительственное вниманіе всячески стремилось содѣйствовать и поощрять отечественную морскую коммерцію. Такъ, напримѣръ, въ 1830 году, для поддержанія каботажнаго промысла на Черномъ и Азовскомъ моряхъ, отдана была купечеству Херсонская верфь, по уничтоженіи тамъ военнаго порта; для облегченія судохозяевъ въ полученіи патентовъ на поднятіе русскаго купеческаго флага и для

устраненія излишнихъ хожденій по присутственнымъ мѣстамъ, постановлено было, въ томъ же 1830 году, печатать патенты съ приложеніемъ печати Морского министерства, и снабжать ими всѣ портовыя морскія начальства, а гдѣ не было ихъ, то выдача патентовъ предоставлялась таможнямъ, по распоряженію Департамента торговли, для чего Морское вѣдомство обязывалось доставлять нужное число бланкетовъ. Съ того же 1830 года разрѣшалось при постройкахъ частныхъ мореходныхъ судовъ пользоваться пособіями отъ казны, которыя состояли въ отпускѣ чертежей и лѣса изъ казенныхъ дачъ. Для восполненія недостатка въ опытныхъ штурманахъ и шхиперахъ, основано было, въ 1834 году, въ Херсонѣ, Училище торговаго мореплаванія, по образцу существовавшаго тогда въ Петербургѣ подобнаго же училища (*). На сѣверѣ, для бѣломорскаго плаванія, были учреждены, въ 1842 году, «Учебные шхиперскіе курсы» въ Архангельскѣ и въ Кеми, положеніемъ о которыхъ разрѣшалось нанимать ежегодно частное судно для практическаго обученія слушателей этихъ курсовъ, или же сноситься съ морскимъ начальствомъ о назначеніи, по возможности, на эти рейсы казенныхъ судовъ. Въ 1833 году была даже сдѣлана попытка учрежденія въ Черномъ морѣ «Черноморскаго пароходнаго общества», для постояннаго сообщенія между Одессою и Константинополемъ, для чего даны были обществу безвозмездно три казенныхъ парохода, а въ 1839 году

(*) Учрежденная въ Петербургѣ Екатериною II въ 1784 году «школа кораблестроенія и водоплаванія» была переименована въ 1829 г. въ «Училище торговаго мореплаванія» и до 1848 года состояла въ подчиненіи Министерству Финансовъ, затѣмъ—въ вѣдѣніи Морского министерства, съ переводомъ его въ Кронштадтъ и съ переименованіемъ въ «Роту торговаго мореплаванія», состоявшую при 1-мъ учебномъ морскомъ экипажѣ. Въ 1854 г. эта рота присоединена была къ штурманскому училищу въ Кронштадтѣ.

дарована и денежная субсидія. Но новизна дѣла и соединенная съ нею неопытность не могли поддержать предпріятія, и оно вскорѣ же рушилось. Подобное этому случилось и въ Каспійскомъ морѣ, когда, для поддержанія каботажа съ Закавказьемъ и Персіею, стали перевозить казенный провіантъ на частныхъ судахъ, которыя, однако, представляли такъ мало обезпеченія въ исправности доставки, что коммисаріатскіе грузы стали, по прежнему, посылаться на Кавказъ сухимъ путемъ. Главныя причины такихъ неудачъ заключались съ одной стороны въ косности самихъ судохозяевъ, предпочитавшихъ ввѣрять свои суда невѣжественнымъ шхиперамъ, нежели обученнымъ воспитанникамъ торговыхъ училищъ, а съ другой— въ неудовлетворительности организаціи самыхъ училищъ. Напротивъ, дѣла Россійско-американской компаніи, находившіяся въ рукахъ энергичныхъ, дѣловыхъ управителей, расширились за это время настолько, что раіонъ ея торговыхъ морскихъ операцій простирался до Китая и Калифорніи, а главнымъ колоніальнымъ мѣстомъ управленія служилъ Ново-Архангельскъ. Компанія, въ 1844 году, получила новый уставъ, болѣе отвѣчавшій ея потребностямъ. Только въ концѣ царствованія Императора Николая I, передъ Крымскою войною, купеческое наше судоходство получило достаточное развитіе, особенно въ Финляндіи, а равно между архангельскими поморцами и на Черномъ морѣ. «Виды внѣшней торговли за 1852 годъ» удостовѣряютъ, что въ этомъ году въ приходѣ было въ портахъ балтійскихъ, бѣломорскихъ, черноморскихъ и каспійскихъ 1.125 купеческихъ судовъ подъ русскимъ флагомъ и что каботажнымъ судоходствомъ въ нашихъ водахъ занималось 13.319 судовъ. Очевидно, что для оказанія всевозможнаго покровительства и для защиты морской промышленности мы должны были содержать въ полной исправности и комплектѣ военный

флотъ. Онъ и содержался въ полной боевой готовности, пока не настало время быстраго перехода флотовъ всѣхъ морскихъ державъ отъ паруснаго и деревяннаго къ паровому и желѣзному.

Состояніе флота въ царствованіе Императора Николая I по сравненію съ иностранными флотами.

Доказательствомъ, до какой степени парусный флотъ Императора Николая I достигъ внушительнаго боеваго значенія во мнѣніи сосѣднихъ морскихъ державъ, и въ особенности Англіи, служитъ безпристрастный голосъ англійскаго капитана Кравфорта, видѣвшаго нашъ балтійскій флотъ въ 1836 году, въ одинъ изъ моментовъ морского торжества на кронштадтскомъ рейдѣ — чествованія «Дѣдушки русскаго флота», а затѣмъ присутствовавшаго, по приглашенію Государя, на морскихъ маневрахъ у острова Гогланда. Въ брошюрѣ, изданной имъ тогда же въ Англіи, Кравфортъ сообщалъ своему правительству о впечатлѣніи, полученномъ отъ всего видѣннаго. Сужденія англійскаго капитана весьма любопытны:

«Проходя мимо кораблей, — говоритъ Кравфортъ — «Императоръ самъ давалъ разъясненія о силѣ каждаго, «о времени постройки, качествахъ и о состояніи, въ «которомъ они находились. Онъ, видимо, былъ свѣдущъ «во всемъ, относящемся до каждаго судна въ отдѣль-«ности, что̀ служитъ доказательствомъ неослабной Его «бдительности въ этомъ дѣлѣ и того участія, съ какимъ «Онъ слѣдитъ за пригодностью ихъ къ службѣ. Сравни-«тельное превосходство этихъ кораблей надъ большин-«ствомъ изъ тѣхъ, которые видѣлъ я въ Средиземномъ «морѣ въ 1828 и 1829 годахъ, внушило мнѣ высокое «мнѣніе объ успѣхахъ, достигнутыхъ русскимъ флотомъ «въ такое короткое время, и въ продолженіи котораго «силы моей страны, по меньшей мѣрѣ, оставались безъ «увеличенія». Въ другомъ мѣстѣ своей брошюры Кравфортъ говоритъ: «Сравнивая вообще современное поло-«женіе русскаго флота съ прежнимъ, за нѣсколько лѣтъ

«назадъ, и думая о томъ, какъ мало сдѣлано съ нашей «стороны для улучшенія морскихъ силъ за тотъ же «промежутокъ времени, чувствую, что русскіе въ сильно-«большомъ выигрышѣ передъ нами, чтобы можно было «ими пренебрегать.... Имѣемъ ли мы флотъ для защиты «нашихъ береговъ противъ нападенія подобной морской «силы, и какой удобный случай для Россіи возмѣстить «ея расходы по сооруженію флота повсемѣстнымъ захва-«томъ нашихъ коммерческихъ судовъ прежде, чѣмъ наша «военно-морская сила была бы въ состояніи ихъ защи-«тить!... Я положительно утверждаю, что въ настоящее «время мы не обладаемъ этимъ первенствомъ, и для «достиженія его требуется и время и громадныя усилія, «тогда какъ сосѣдняя держава, отношенія которой къ «намъ не всегда имѣютъ дружественный характеръ, «владѣетъ, въ продолженіи 3-хъ или 4-хъ мѣсяцевъ въ «году, подавляющею силою на морѣ, въ 8-ми дняхъ раз-«стоянія отъ нашихъ береговъ» (*).

Такія сужденія, раздѣлявшіяся многими современниками, не могли не щекотать національнаго нашего самолюбія, которое поэтому долгое время пребывало какъ бы въ усыпленіи, тогда какъ западныя морскія державы изощряли всѣ способы, чтобы поставить свои флоты на должную высоту.

Уже съ 1836 года, не одна Англія, но и Франція, и Америка стали прилагать свое искусство къ примѣненію пара для движенія военныхъ судовъ, а съ 1844 года паровой двигатель далъ Англіи и Франціи значительный перевѣсъ надъ нашими морскими силами; вмѣсто колесныхъ пароходовъ, появились винтовыя суда; машины совершенствовались.

(*) Арх. Морского министерства дѣло князя Меншикова, 1837 г. № 192.

Впрочемъ, причина медленности заведенія у насъ парового военнаго флота заключалась не въ невниманіи къ тому Императора Николая I, который задолго до Крымской кампаніи заботился уже о созданіи паровыхъ военныхъ судовъ, а въ отсутствіи въ Россіи заводовъ и техниковъ для желѣзнаго и пароваго судостроенія. Надо было многое перенять заграницею, прежде чѣмъ приступить къ отечественному судостроенію (*) и кромѣ того имѣть при этихъ работахъ по возможности усовершенствованные образцы желѣзнаго судостроенія. Въ 1841 году фонъ-Шанцъ привелъ изъ Нью-Іорка въ Кронштадтъ построенный для нашего флота пароходофрегатъ «Камчатка», по образцу котораго вскорѣ появилось у насъ нѣсколько пароходо-фрегатовъ (колесныхъ). Но на эти новыя суда смотрѣли тогда не болѣе, какъ на силу вспомогательную, продолжая, по прежнему, опираться на парусный флотъ и содержать его въ опредѣленномъ комплектѣ.

Первая попытка примѣненія винтового двигателя сдѣлана была лишь въ 1848 году на фрегатѣ «Архимедъ», положившая конецъ существовавшему скептицизму относительно пользы подобнаго двигателя, но, къ сожалѣнію, этотъ первый нашъ винтовой фрегатъ потерпѣлъ въ 1850 году крушеніе въ Балтійскомъ морѣ, и хотя Морское министерство приступило затѣмъ къ постройкѣ

(*) Такъ, въ 1837 году, былъ командированъ въ С. Америку капитанъ 2 ранга фонъ-Шанцъ, для осмотра всего примѣчательнаго по морской части и въ особенности вооруженія судовъ, устройства и управленія пароходовъ. Въ томъ же году состоялась другая командировка—механика съ парохода «Геркулесъ», Буртона, въ Англію, порты Средиземнаго моря и С. Америку, для ближайшаго разсмотрѣнія всего, относившагося до паровыхъ судовъ и ихъ управленія. Съ 1837 по 1840 г., по Высочайшему повелѣнію, находились въ С. Америкѣ наши корабельные инженеры: капитанъ Пыпинъ и подпоручикъ Шарубинъ.

двухъ винтовыхъ фрегатовъ и къ передѣлкѣ въ винтовые трехъ парусныхъ кораблей, но изъ механизмовъ этихъ судовъ, заказанныхъ въ Англіи, только два успѣли доставить въ Россію; остальные же три, по случаю наступившей Крымской войны, были конфискованы англійскимъ правительствомъ.

Грозной коалиціи первоклассныхъ морскихъ державъ—Англіи и Франціи, введшихъ въ 1854 году свои флоты въ Балтійское и Черное моря, мы могли противопоставить только парусный свой флотъ, который, въ виду подавляющаго превосходства непріятельскихъ силъ, вынужденъ былъ ограничить свои дѣйствія обороною Кронштадта, Свеаборга и Севастополя. *Въ Балтійскомъ морѣ* англичане имѣли: 11 парусныхъ и 33 паровыхъ судна, въ числѣ которыхъ были: 13 винтовыхъ кораблей, 8 винтовыхъ фрегатовъ и корветовъ и 12 пароходо-фрегатовъ и колесныхъ пароходовъ; французы имѣли: 15 парусныхъ и 8 паровыхъ судовъ (1 винтовой корабль, 2 винтовыхъ фрегата и 5 колесныхъ пароходовъ). *Въ Черномъ морѣ* англичане имѣли: 13 парусныхъ и 24 паровыхъ судна, въ числѣ которыхъ состояли 2 винтовыхъ корабля, 2 винтовыхъ фрегата и 20 пароходо-фрегатовъ и колесныхъ пароходовъ; у французовъ-же было здѣсь: 14 парусныхъ и 12 паровыхъ судовъ (1 винтовой корабль; 8 винтовыхъ фрегатовъ и корветовъ и 3 колесныхъ парохода). И тѣмъ не менѣе, самое существованіе паруснаго нашего флота, укрывшагося въ гаваняхъ, принудило первоклассныя морскія державы къ неслыханнымъ дотолѣ усиліямъ, издержкамъ и вооруженію небывалаго въ исторіи флота, чтобы рѣшиться вступить съ нами въ борьбу.

Результаты этой борьбы достаточно извѣстны. Наши адмиралтейства и казенные заводы были вовсе тогда не приготовлены къ сложной работѣ созданія винтовыхъ

судовъ, а частные судостроительные и механическіе заводы, по слабости ихъ силъ, не могли оказать серьезной помощи въ этомъ дѣлѣ. Не смотря, однако, на такія существенныя затрудненія, при энергичной дѣятельности высшаго морского начальства, менѣе чѣмъ въ два года, было построено у насъ въ Россіи: 75 винтовыхъ канонерскихъ лодокъ, 14 такихъ же корветовъ и, кромѣ того, началась постройка 8-ми винтовыхъ кораблей, 3-хъ фрегатовъ и 6-ти клиперовъ, спущенныхъ на воду по окончаніи войны. Быстрое ихъ созданіе своими, русскими средствами показало возможность обходиться въ этомъ дѣлѣ безъ помощи иностранцевъ. Съ 1855 года, созданіе военнаго флота въ Россіи, а не на чужеземныхъ верфяхъ и заводахъ, сдѣлалось основою всей судостроительной дѣятельности Морского министерства.

Такимъ образомъ, съ окончаніемъ царствованія Императора Николая I замыкается періодъ существованія паруснаго флота, съ помощью котораго Россія долго торжествовала на всѣхъ моряхъ, являясь внушительною боевою силою тамъ, гдѣ интересамъ ея грозила какая либо опасность.

Это-то могущественное значеніе нашего флота и служило главною причиною тому, что правительство мало тревожилось совершавшимися на западѣ нововведеніями, выжидая положительныхъ отъ нихъ результатовъ. Притомъ, опираясь на всеподданнѣйшіе ежегодные отчеты начальника Главнаго морского штаба, оно видѣло въ нихъ полнѣйшее благополучіе всего того, что относилось до организаціи нашихъ морскихъ силъ и всего Морского вѣдомства. Пассивный взглядъ князя Меншикова на западныя нововведенія объясняется усвоеніемъ не только имъ, но и нѣкоторыми изъ его современниковъ, старыми моряками, ложнаго предразсудка относительно пригодности винтовыхъ судовъ въ боевомъ отношеніи, пока

Крымская война воочію не обнаружила ошибки, но было уже поздно: нашъ славный парусный флотъ, составлявшій тридцатилѣтнюю неустанную заботу и гордость моряка Государя, стоившій государству громадныхъ затратъ, обрекался на гніеніе въ своихъ гаваняхъ и на потопленіе въ севастопольской бухтѣ, какъ сооруженіе безполезное.

Итоги дѣятельности Морского министерства за періодъ времени съ 1826 по 1855 гг.

Вотъ перечень тѣхъ расходовъ, которые, согласно смѣтамъ, произведены были съ 1826 по 1855 годы на нужды Морского вѣдомства.

Годы.	Суммы.			Годы.	Суммы.		
1826	21.870.426	руб.	ас.	1841	11.852.892	руб.	сер.
1827	24.115.991	»	»	1842	12.278.773	»	»
1828	27.476.374	»	»	1843	10.951.973	»	»
1829	31.284.809	»	»	1844	10.727.331	»	»
1830	31.615.663	»	»	1845	14.456.033	»	»
1831	30.949.623	»	»	1846	10.709.573	»	»
1832	28.550.078	»	»	1847	11.321.982	»	»
1833	30.480.265	»	»	1848	11.390.592	»	»
1834	30.222.486	»	»	1849	15.407.169	»	»
1835	37.534.999	»	»	1850	12.386.942	»	»
1836	35.921.020	»	»	1851	14.582.008	»	»
1837	36.419.376	»	»	1852	17.933.864	»	»
1838	35.581.090	»	»	1853	20.740.860	»	»
1839	37.734.322	»	»	1854	14.391.878	»	»
1840	11.573.519	р.	сер.	1855	19.181.633	»	»

(См. «Историческій обзоръ росписей Государственныхъ доходовъ и расходовъ». — Печеринъ, 1896 г., 2 том. (*)).

(*) Въ предыдущее царствованіе ассигнованія Морскому вѣдомству выражались слѣдующими суммами: 1805 годъ—12.415.054 руб.; 1806 г.—14.522.985 руб.; 1809 г.—17.344.977 руб.; 1812 г.—18.583.393 р.; 1815 г.—15.000.000 р.; 1818 г.—22.675.884 р.; 1822 г.—25.436.466 р.; 1825 г.—20.682.896 р.

Обозрѣвая вообще разностороннюю дѣятельность Морского министерства за время тридцатилѣтняго царствованія Императора Николая I, нельзя не видѣть, что существенныя преобразованія по устройству административному и хозяйственному, по улучшенію флотовъ балтійскаго и черноморскаго, равно и по улучшенію морскихъ учебныхъ заведеній, состоялись преимущественно въ первое десятилѣтіе царствованія. Объемля Монаршимъ взоромъ всѣ потребности флота и Морского вѣдомства, Государь обращалъ большое вниманіе также на воспитаніе и образованіе юношества и улучшилъ настолько морскія учебныя заведенія въ научномъ и хозяйственномъ отношеніяхъ, что они дѣйствительно служили образцомъ учрежденій своего рода, а поощренія къ ученымъ занятіямъ по морскому дѣлу выдвинули на этомъ поприщѣ весьма многихъ моряковъ (*).

(*) Такъ напр., въ 1842 г., по Высочайшему повелѣнію, на напечатаніе 500 экз. переведенной съ англійскаго мичманомъ Шестаковымъ книги: «Исторія дѣйствій англійскаго флота, съ 1793 по 1803 г.» отпущенно изъ суммъ черноморскаго интендантства 2.300 р. с. Всѣ экземпляры Всемилостивѣйше предоставлены Шестакову въ видѣ награды.

Въ 1846 г., по Высочайшему повелѣнію, напечатано, въ числѣ 600 экз. сочиненіе капитанъ-лейтенанта Посьета: «О вооруженіи военныхъ судовъ», для чего и отпущено было изъ суммъ Морского министерства 1.750 р., а въ августѣ 1850 г. Всемилостивѣйше пожалованъ автору брилліантовый перстень.

Сочиненіе корпуса морской артиллеріи капитана Ильина: «Наука морской артиллеріи» было дозволено посвятить Августѣйшему имени Его Императорскаго Величества и на печатаніе 600 экз. повелѣно было въ 1846 г. выдать автору изъ суммъ Морского министерства 2.980 руб., а затѣмъ Всемилостивѣйше былъ пожалованъ Ильину брилліантовый перстень, цѣною въ 400 руб.

Въ 1849 г. Высочайше разрѣшено напечатать, въ числѣ 300 экз., переведенную съ англійскаго языка Корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручикомъ Спиридоновымъ книгу: «Лоція англійскаго канала», съ отнесеніемъ исчисленныхъ для сего до 2.141 руб. на счетъ суммъ черноморскаго интендантства, причемъ Всемилостивѣйше пожалованъ Спиридонову брилліантовый перстень.

*

Въ теченіи этого тридцатилѣтняго періода, спущено было на воду въ балтійскихъ и черноморскихъ портахъ:

69 кораблей,
47 фрегатовъ,
16 пароходо-фрегатовъ,
43 другихъ парохода,
130 легкихъ парусныхъ военныхъ судовъ,
90 транспортовъ и лоцъ-судовъ,
143 судна гребнаго флота
и 306 разныхъ портовыхъ судовъ.

Многія изъ адмиралтействъ, выписывавшія прежде кузнечныя, слесарныя и механическія издѣлія изъ заграницы, стали приготовлять ихъ въ собственныхъ мастерскихъ, постепенно развивавшихся и улучшавшихся.

Организація паруснаго военнаго флота доведена была, по тому времени, до возможнаго совершества. Возложивъ затѣмъ дальнѣйшее преуспѣяніе морскихъ нашихъ силъ на лицъ, облеченныхъ неограниченнымъ царскимъ довѣріемъ, Государь въ остальные 20 лѣтъ своего царствованія былъ, видимо, вполнѣ убѣжденъ, что флотъ его стоитъ на подобающей высотѣ и только въ послѣдніе годы, получая донесенія о введенныхъ заграницею новыхъ факторахъ судоходства, сталъ торопить Морское министерство о примѣненіи этихъ факторовъ и въ нашемъ

Въ 1852 г. составленную стат. совѣтникомъ Далемъ книгу «Матросскіе досуги» (по образцу книги «Солдатскіе досуги»—того же автора) повелѣно напечатать въ 2.400 экз. на суммы морского ученаго комитета, съ предоставленіемъ всего количества экземпляровъ въ пользу автора, который передалъ авторскія права морскому ученому комитету, съ просьбою разослать безплатно его книгу по флотскимъ и др. экипажамъ. Высочайше пожалованъ Далю бриллiантовый перстень въ 500 руб.

Были и другіе примѣры Всемилостивѣйшихъ пожалованій за подобные труды подарками. Во всѣхъ случаяхъ, подарки жалуемы были изъ Императорскаго кабинета.

флотѣ, но быстро надвинувшіяся роковыя событія разрушили иллюзію о грозной силѣ флота, и потребовалась новая его организація.

Это коренное преобразованіе нашихъ военно-морскихъ силъ, вызванное обстоятельствами Крымской войны, относится уже ко времени царствованія Императора Александра II, когда во главѣ морского управленія, съ 1855 года, въ качествѣ Главнаго Начальника флота и Управляющаго Морскимъ министерствомъ, на правахъ министра, сталъ Августѣйшій Генералъ-Адмиралъ Его Императорское Высочество, Великій Князь Константинъ Николаевичъ.



Царствованіе ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА II.

Сложившаяся, за продолжительное царствованіе Императора Николая I, организація Морского министерства предназначалась для управленія многочисленнымъ флотомъ, какой въ дѣйствительности и существовалъ до Крымской войны. Новая эра коренныхъ преобразованій въ Морскомъ вѣдомствѣ, начавшаяся тотчасъ же по окончаніи этой войны, вызвана была обнаружившеюся отсталостью нашего флота отъ флотовъ первоклассныхъ морскихъ державъ и значительнымъ уменьшеніемъ, въ силу роковыхъ обстоятельствъ, численности его судового состава.

Генералъ-Адмиралъ Е. И. В. В. К. Константинъ Николаевичъ.

Поэтому задача, выпавшая на долю Его Императорскаго Высочества, Генералъ-Адмирала, Великаго Князя Константина Николаевича, вступившаго въ 1855 году въ непосредственное управленіе Морскимъ министерствомъ, была трудна и многосложна.

Предназначенный, еще съ дѣтскаго возраста, волею своего Державнаго Отца, на служеніе флоту, Его Высочество, со всею силою юношескаго сердца, полюбилъ морской бытъ и семью моряковъ. Одаренный необыкновенными способностями и энергіею и получившій, подъ руководствомъ извѣстнаго нашего мореплавателя, графа Литке, солидное воспитаніе, подкрѣпленное многими практическими плаваніями и путешествіями, Великій Князь главную часть своего времени и трудовъ посвятилъ морскому дѣлу.

Свою задачу Онъ полагалъ «не въ помыслахъ о морскихъ побѣдахъ, не въ созданіи вдругъ большого числа судовъ при большихъ пожертвованіяхъ, а въ томъ, чтобы безпрерывнымъ плаваніемъ небольшого числа хорошихъ судовъ приготовить цѣлое поколѣніе будущихъ опытныхъ и страстныхъ моряковъ (*)».

Имѣя возможность ранѣе ознакомиться съ механизмомъ всего нашего морского управленія, благодаря многочисленнымъ ревизіямъ учрежденій (съ 1853 года), Его Высочество пришелъ къ убѣжденію о необходимости перемѣны въ организаціи какъ центральныхъ, такъ и портовыхъ управленій, въ виду дознанныхъ недостатковъ существовавшаго управленія Морскимъ вѣдомствомъ.

Недостатки эти заключались: 1) въ медленности и сложности дѣлопроизводства, требовавшаго много письменнаго труда, въ ущербъ самому дѣлу (**); 2) въ нераціональности хозяйственныхъ операцій, которыя, чтобы быть утвержденными, достигали высшей инстанціи, проходя чрезъ различныя коллегіальныя учрежденія, а по-

---

(*) Изъ письма Его Высочества къ кавказскому намѣстнику, князю Барятинскому. (Русскій біограф. словарь т. I. стр. 707).

(**) Еще въ 1854 году Его Высочество обратилъ на этотъ предметъ свое особое вниманіе и, дѣлая распоряженіе о производствѣ ревизіи Медицинскаго департамента, циркулярно сообщилъ директорамъ департаментовъ свой взглядъ и требованіе по поводу письменнаго производства. «Въ нынѣшнее время—сообщалъ Его Высочество—въ высшей администраціи пришли къ убѣжденію, что родъ занятій придаетъ важность учрежденію и заслуживаетъ ему названіе министерства, департамента и т. п., а *не количество* письменнаго труда, и что многодѣліе письменное есть лучше доказательство незначительности умственнаго труда, который одинъ заслуживаетъ уваженія и даетъ значеніе лицу трудящагося, также что многочисленность чиновниковъ и писарей доказываетъ неспособность начальника изворотиться меньшимъ числомъ подчиненныхъ и неумѣнье его привлечь людей способныхъ, въ которыхъ качество замѣняло бы количество. Слѣдуя этимъ началамъ, я твердо рѣшился уменьшить во ввѣренномъ мнѣ министерствѣ количество письменнаго труда и имѣть немного, но отличныхъ чиновниковъ.

тому, при исполненіи этихъ операцій, всякая отвѣтственность слагалась съ ближайшихъ къ дѣлу начальниковъ; 3) въ излишнемъ числѣ самыхъ учрежденій; 4) въ отсутствіи, по причинѣ централизаціи власти, всякой самостоятельности портовыхъ и другихъ мѣстныхъ начальниковъ, обращавшихся, въ маловажныхъ даже дѣлахъ, за разрѣшеніемъ къ высшему начальству; 5) въ смѣшеніи разнородныхъ занятій въ одномъ и томъ же управленіи, и распредѣленіи однородныхъ—по разнымъ управленіямъ и департаментамъ, и 6) въ большомъ числѣ служащихъ лицъ, совсѣмъ не соотвѣтствовавшемъ требованіямъ службы.

Преобразованія въ управленіи Морскимъ вѣдомствомъ.

Для болѣе всесторонней разработки задуманной реформы административныхъ учрежденій, Его Высочество первоначальные проекты призналъ необходимымъ печатать и разсылать для разсмотрѣнія лицамъ, извѣстнымъ Морскому вѣдомству своими познаніями и административною опытностью. По сдѣланнымъ замѣчаніямъ, проекты исправлялись, снова печатались и опять разсылались. Такимъ путемъ, различныя должностныя лица постепенно приготовлялись къ предстоящему преобразованію и ознакомлялись съ видами и намѣреніями высшаго морского начальства. Но прежде чѣмъ приступить къ коренному

Я желаю и требую, чтобы г.г. директоры помогали мнѣ въ этомъ и начинаю преобразованіе съ Медицинскаго департамента, какъ самаго немногосложнаго, но по роду занятій, по цѣли своей весьма важнаго. Его новое устройство должно служить образцомъ для прочихъ... Важность Медицинскаго департамента состоитъ въ умственномъ трудѣ директора при выборѣ врачей, при наградахъ ихъ, наблюденіи за госпиталями, за леченіемъ на флотѣ и т. п., а трудъ матеріальный, письменный въ этомъ департаментѣ есть только малая часть его дѣятельности... Въ заключеніе прошу Васъ вспомнить вошедшія въ Сводъ законовъ слова Сперанскаго, что «уменьшеніе числа письменныхъ дѣлъ есть признакъ благоустройства министерства, а умноженіе ихъ есть знакъ разстройства». (Арх. м. м. дѣло канц. Его И. В. Генералъ-Адмирала, 1854 г. № 38).

преобразованію всего управленія, Его Высочество счелъ необходимымъ предпринять сперва рядъ послѣдовательныхъ мѣръ, чтобы такимъ способомъ подготовить намѣченныя перемѣны.

Такъ, напримѣръ, оказалось, что въ Морскомъ министерствѣ имѣлись учрежденія, служившія только передаточными инстанціями и въ дѣйствительности являвшіяся излишними. На этомъ основаніи, упразднены были должности: Генералъ-интенданта; Общее присутствіе интендантства; ихъ канцеляріи; должность дежурнаго генерала; Учетный комитетъ; Канцелярія по Своду морскихъ постановленій; цѣлая треть Канцеляріи министерства; Военно-походная по флоту канцелярія; штабы разныхъ корпусовъ; нѣкоторыя должности въ департаментахъ, и бывшая контора Гребного порта. Также оказалось, что нѣкоторыя части Морского министерства, относясь болѣе къ предмету другихъ вѣдомствъ, подлежатъ передачѣ въ эти вѣдомства. Такъ, въ Министерство Государственныхъ Имуществъ переданъ былъ цѣлый Департаментъ корабельныхъ лѣсовъ, а Архангельская губернія была изъята изъ завѣдыванія тамошняго военнаго губернатора, который въ то же время былъ и главнымъ командиромъ военнаго порта.

Управляющій Морскимъ министерствомъ вице-адмиралъ Ф. П. фонъ-Врангель.

Для совершенія всѣхъ подготовительныхъ преобразованій, какъ дѣла новаго, потребовались новые исполнители, которые бы, сочувствуя стремленіямъ Великаго Князя, могли оказать и полное содѣйствіе ихъ осуществленію. Въ 1854 году приглашенъ былъ изъ отставки на службу Морского вѣдомства, какъ лично извѣстный Его Высочеству, вице-адмиралъ *Фердинандъ Петровичъ фонъ-Врангель*, занявшій сперва должность директора Гидрографическаго департамента, а въ 1855 году назначенный Управляющимъ Морскимъ министерствомъ. Онъ родился въ 1797 году Января 26, скончался въ

1870 году Мая 25. Его управленіе Министерствомъ продолжалось лишь до 1857 года, вслѣдствіе болѣзни, но, не смотря на эту кратковременность управленія, Ф. П. Врангель успѣлъ оказать важную услугу дѣлу преобразованія ежемѣсячнаго журнала «Морской Сборникъ», призваннаго быть официальнымъ органомъ Министерства, и не менѣе важную услугу—учрежденію Эмеритальной пенсіонной кассы Морского вѣдомства.

Управляющій Морскимъ министерствомъ адмиралъ Н. Ѳ. Мѣтлинъ.

Послѣ вице-адмирала фонъ-Врангеля на должность Управляющаго Морскимъ министерствомъ призванъ былъ адмиралъ *Николай Ѳедоровичъ Мѣтлинъ*, при которомъ и совершены были подготовительныя работы къ осуществленію окончательнаго проекта кореннаго преобразованія всего Морского вѣдомства. Онъ управлялъ Министерствомъ не болѣе трехъ лѣтъ и въ 1860 году былъ назначенъ членомъ Государственнаго Совѣта. Скончался 15 Ноября 1884 года.

Помимо многоразличныхъ служебныхъ передвиженій, произведенныхъ за это время въ средѣ главныхъ административныхъ дѣятелей, Его Высочество, еще съ 1853 года, сталъ приглашать на службу Морского вѣдомства изъ другихъ вѣдомствъ лицъ различныхъ спеціальностей, при помощи которыхъ и состоялось всестороннее изученіе устройства и состоянія разныхъ частей морского управленія. Наиболѣе выдающимися изъ нихъ были: *М. Х. Рейтернъ*, *В. Е. баронъ Врангель*, *Д. А. графъ Толстой*, *Д. А. князь Оболенскій*, *Н. М. князь Голицынъ*, *П. Н. Глѣбовъ*, *К. С.Варрантъ* и др. (*).

(*) *Рейтернъ*, М. Х., д. с. с., службу въ Морскомъ вѣдомствѣ началъ съ 1853 г. чиновникомъ особыхъ порученій. Участвовалъ въ комитетахъ по составленіямъ хозяйственнаго устава Морского министерства и смѣтъ Строительнаго департамента. Въ 1855 году находился въ командировкѣ, по Высочайшему повелѣнію, сперва въ Пруссіи и С. Америкѣ, а потомъ въ Англіи и Франціи,—для со-

Окончательные проекты общаго образованія управленія Морскимъ министерствомъ и Портоваго управленія, составленные въ 1859 году, получили Высочайшее утвержденіе въ началѣ 1860 года, и обязательное ихъ дѣйствіе ограничивалось, въ видѣ опыта, пятилѣтнимъ срокомъ. Новое положеніе заключало въ себѣ нижеслѣдующія главныя начала: децентрализація управленія; самостоятельность мѣстныхъ властей, облеченныхъ, вмѣстѣ съ обширными правами, соотвѣтствующею имъ отвѣтственностью; упрощеніе дѣлопроизводства и, наконецъ, обезпеченіе быта служащихъ, вмѣстѣ съ уменьшеніемъ числа ихъ. Такое обезпеченіе являлось крайнею необходимостью по причинѣ скуднаго штатнаго содержанія, дѣйствовавшаго въ Морскомъ вѣдомствѣ съ 1836 года, и при томъ весьма неуравнительно: инымъ департамен-

Положеніе 1860 г. объ управленіи Морскимъ вѣдомствомъ.

бранія свѣдѣній, относящихся къ усовершенствованію счетоводства. Впослѣдствіи былъ министромъ Финансовъ.

Врангель, баронъ В. Е., д. с. с., въ 1853 году былъ назначенъ юрисконсультомъ Морского министерства, а службу въ Морскомъ вѣдомствѣ началъ съ 1836 г. Состоялъ членомъ комитетовъ по предмету о корабельныхъ лѣсахъ и по пересмотру свода постановленій, относящихся къ образованію главныхъ частей Министерства.

Толстой, графъ Д. А., д. с. с., поступилъ на службу въ Морское вѣдомство въ 1853 г., съ назначеніемъ Директоромъ Канцеляріи министерства. Участвовалъ въ комитетѣ по составленію хозяйственнаго устава, производилъ ревизію Инспекторскаго департамента, состоялъ членомъ Пенсіоннаго комитета, учрежденнаго при министерствѣ. Впослѣдствіи былъ министромъ народнаго просвѣщенія и министромъ внутреннихъ дѣлъ.

Оболенскій, князь Д. А., д. с. с., поступилъ на службу въ Морское вѣдомство въ 1853 г. на должность директора Коммисаріатскаго департамента. Участвовалъ при составленіи свода уставовъ провіантскаго и коммисаріатскаго. Имѣлъ командировку въ Новочеркасскъ, для изысканія средствъ по заготовкѣ для Морского вѣдомства донского антрацита и доставкѣ его въ Петербургъ. Исполнялъ многоразличныя порученія по ревизіямъ морскихъ учрежденій, по продовольственной и обмундировочной частямъ.

Голицынъ, князь Н. М., д. с. с., въ 1853 г. занималъ должность генералъ-аудитора, потомъ директора Аудиторіатскаго департамента,

тамъ, кромѣ жалованья, производились, по штату, квартирныя деньги, другимъ, не получавшимъ квартирныхъ, полагались столовыя деньги. По новому же преобразованію Морского министерства, не только было увеличено въ значительномъ размѣрѣ содержаніе чиновъ, но и составленъ былъ, временно, общій штатъ для главнаго морского управленія и портовыхъ частей, чего до 1860 года вовсе не существовало. До того времени составъ почти каждаго отдѣльнаго учрежденія опредѣлялся особымъ штатомъ и послѣдовавшими въ разное время Высочайшими повелѣніями. Такъ, напр., Канцелярія и Аудиторіатскій департаментъ руководствовались штатомъ 8 Апрѣля 1836 года; штатъ для Инспекторскаго департамента

въ званіи камергера. Въ 1855 году производилъ ревизію въ Архангельскомъ и Астраханскомъ портахъ.

Глѣбовъ П. Н., д. с. с., поступилъ на службу въ Морское вѣдомство въ 1856 г. членомъ Общаго присутствія Коммисаріатскаго департамента. Участвовалъ въ коммисіяхъ для пересмотра Свода морскихъ уголовныхъ постановленій и составленія морского уголовнаго устава на новыхъ началахъ, и положенія объ Эмеритальной кассѣ. Имѣлъ командировку во Францію, для изученія судебныхъ учрежденій и судопроизводства. Составилъ проектъ устава о Морскомъ судоустройствѣ и судопроизводствѣ. Въ 1860 г. назначенъ былъ флота генералъ-аудиторомъ.

Варрантъ, К. С., д. с. с., поступилъ на службу въ Морское вѣдомство въ 1860 г., съ назначеніемъ юрисконсультомъ Министерства. Имѣлъ командировку въ Англію для собранія предварительнаго матеріала изъ современныхъ законодательствъ Англіи. Въ 1863 г. завѣдывалъ дѣлами Эмеритальной пенсіонной кассы Морского вѣдомства, а съ 1868 г. былъ членомъ Военно-морского суда. Скончался въ 1883 г., въ чинѣ тайнаго совѣтника.

Кромѣ вышепоказанныхъ лицъ, дѣятельными сотрудниками Его Высочества были также и другіе, приглашенные на службу Морского вѣдомства, какъ напр.: д. с. с. *Набоковъ*, *Мансуровъ*, *Грейгъ*, *Комовскій* и *Дорогобужиновъ*.

Ближайшимъ же сотрудникомъ Его Высочества былъ д. с. с. камергеръ А. В. Головнинъ, состоявшій при Его Высочествѣ въ качествѣ чиновника для особыхъ порученій. Онъ началъ службу по Морскому вѣдомству съ 1848 г. и окончилъ ее въ 1859 г. Впослѣдствіи былъ министромъ народнаго просвѣщенія.

изданъ былъ 5 Августа 1836 года; для Гидрографическаго, Кораблестроительнаго, Коммисаріатскаго и Артиллерійскаго департаментовъ—14 Апрѣля 1837 года; для Ученаго комитета—25 Ноября 1847 года; для портовыхъ учрежденій балтійскаго управленія—1 Января 1798 г., а для штабовъ главныхъ командировъ—31 Декабря 1830 года; для главнаго черноморскаго управленія—16 Декабря 1831 года и т. п.

Кромѣ сего, новымъ положеніемъ точнѣе опредѣлены: 1) значеніе должности Генералъ-Адмирала по отношенію къ флоту и всему морскому управленію; 2) значеніе званія Управляющаго Морскимъ министерствомъ, права и власть котораго распространялись на всѣ хозяйственныя операціи управленія; затѣмъ 3) выясненъ кругъ дѣйствій каждаго изъ департаментовъ,—въ смыслѣ занятій, спеціально имъ соотвѣтствующихъ; 4) упразднены излишнія учрежденія, тормозившія дѣло, какъ напр., общія присутствія въ департаментахъ, черноморская ревизіонная коммисія и черноморское интендантство; 5) Медицинскій, Артиллерійскій и Строительный департаменты, которые, по небольшому своему составу, не соотвѣтствовали званію департаментовъ, переименованы были въ управленія; 6) директорамъ департаментовъ и канцелярій предоставлена значительная самостоятельность, съ возложеніемъ на нихъ отвѣтственности за допущенныя уклоненія отъ закона; 7) упрощена форма представленій департаментовъ въ Адмиралтействъ-Совѣтъ, и 8) точнѣе опредѣлены права и обязанности послѣдняго.

Кромѣ Адмиралтействъ-Совѣта и высшей морской судебной инстанціи, оставлены были въ силѣ: Канцелярія Морского министерства, департаменты: Инспекторскій, Кораблестроительный, Коммисаріатскій и Гидрографическій; Техническій и Морской Ученый комитеты.

Частныя казначейства въ департаментахъ были упразднены, съ введеніемъ одного общаго казначейства для всего Морского вѣдомства. Благодаря введенію у себя единства кассы, Министерство получило возможность распоряжаться своими оборотными суммами такимъ образомъ, что требованіе авансовыхъ отпусковъ, доходившихъ въ иные годы до 3.000.000 рублей, ставившее Государственное казначейство въ дѣйствительное затрудненіе, вовсе прекратилось (*).

На тѣхъ же началахъ состоялось и образованіе портовыхъ управленій, руководствовавшихся до этого времени, большею частію, штатами 1732 и 1798 годовъ. Кругъ дѣйствій портоваго начальства увеличился, а это повлекло за собою необходимость образовать въ главныхъ портахъ коммисаріатскую, гидрографическую, артиллерійскую, медицинскую и строительную части и архивъ. По степени значенія портовъ въ морскомъ отношеніи, они раздѣлены были на два разряда. Къ первому отнесены: Кронштадтъ, Архангельскъ, Николаевъ, Астрахань, Петербургъ и Николаевскъ на Амурѣ; ко второму—Свеаборгъ, Ревель и Севастополь; сюда же причислены были и порты Каспійскаго моря: Баку, Астрабадъ, Петровскъ, а на Черномъ морѣ—Константиновскъ, Сухумъ-кале и Поти. Въ главные порты назначены главные командиры и при нихъ штабы; въ порты второго разряда—командиры портовъ. Сообразно этому раздѣленію, проектъ опредѣлялъ предметы ихъ вѣдѣнія, подчиненность, личный составъ, права портовыхъ командировъ и дѣлопроизводство. Одни только сибирскіе порты оставлены были пока въ прежнемъ положеніи.

(*) На основаніи общаго образованія управленія Морскимъ министерствомъ, «Морская типографія» въ 1860 году отдѣлена была отъ Гидрографическаго департамента и составила часть совершенно самостоятельную въ управленіи, получивъ при этомъ наименованіе «Типографія Морского министерства».

Независимо отъ всего вышеизложеннаго, въ проектъ введены многія частныя улучшенія и упрощенія, какъ напр., упразднена адмиралтейская конюшня, уничтожена курьерская команда; постановлено, что директоры и вообще начальники отдѣльныхъ частей и учрежденій Морского министерства и портоваго управленія нанимаютъ сами писарей, чертежниковъ, а также вахтеровъ, сторожей, курьеровъ и т. п.

Всѣ эти преобразованія, сообщившія учрежденіямъ Морского вѣдомства новый характеръ, примѣнительно къ духу современныхъ требованій, вызвали значительное сокращеніе числа служащихъ лицъ, съ увольненіемъ многихъ за штатъ.

Мѣры къ сокращенію личнаго судового состава.

Сокращеніе судового состава, естественно, обнаружило избытокъ въ личномъ составѣ офицеровъ. Чтобы согласовать число послѣднихъ съ дѣйствительною потребностью судового состава, пришлось прибѣгнуть къ слѣдующимъ мѣрамъ: 1) уволить въ отставку всѣхъ сверхкомплектныхъ адмираловъ, генераловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ, удовлетворявшихъ льготнымъ условіямъ службы, съ производствомъ въ слѣдующіе чины и съ пенсіями по послѣднему чину; 2) усилить увольненіе офицеровъ на коммерческія суда, съ производствомъ половиннаго по чинамъ отъ Морского министерства жалованья; 3) сократить число лицъ, принимаемыхъ въ морскія учебныя заведенія, и 4) учредить для сверхкомплектныхъ штабъ-офицеровъ зачисленіе въ *резервъ*, съ сохраненіемъ имъ одного лишь жалованья по чинамъ, съ правомъ жить, гдѣ пожелаютъ, носить мундиръ и эполеты, и съ зачетомъ состоянія въ резервѣ въ дѣйствительную службу къ пенсіи (*).

(*) Всего зачислено было въ резервъ: адмираловъ и генераловъ 21, прочихъ чиновъ 640.

Только при помощи этихъ мѣръ, получилась возможность подвинуть линію производства и замѣщать должности лицами болѣе молодыми, которыя, будучи оживлены однимъ духомъ и искренно сочувствуя новому направленію, лучше могли понимать одинъ другого и помогать дѣлу обновленія.

Еще бо́льшему сокращенію подверглись морскія команды, численность которыхъ въ 1855 году достигала 125.166 человѣкъ. Несоотвѣтствіе такого громаднаго числа потребностямъ судового состава усугублялось тѣмъ, что $^1/_3$ его составляли *нестроевые*, которыми комплектовались тогда всѣ береговыя учрежденія Морского вѣдомства: рабочіе экипажи, ластовыя команды, военно-рабочія, портовыя, арсенальныя, лабораторныя, маячныя и госпитальныя роты; изъ нихъ же значительный % составляли писаря, сторожа, счетчики, чертежники, курьеры, портовые музыканты и, главное, деньщики. Вся эта масса нестроевыхъ, исполняя береговую службу и другія обязанности, не имѣла и понятія объ обязанностяхъ матроса.

Сокращеніе нестроевыхъ командъ.

Сокращеніе нестроевыхъ командъ стало производиться постепенно, начиная съ 1857 года, путемъ упраздненія нѣкоторыхъ береговыхъ учрежденій, увольненія въ отставку или же передачи ихъ въ Военно-сухопутное вѣдомство. Такъ, упразднены были 17 портовыхъ ротъ, 7 рабочихъ и 1 ластовый экипажъ, инженерная команда въ Свеаборгѣ, половина одной военно-рабочей роты морской строительной части, 1 арсенальная рота; вмѣсто одной лабораторной роты образована лабораторная команда въ уменьшенномъ, противъ ротнаго, составѣ, и наконецъ, упразднены были балтійскія и черноморскія арестантскія роты, съ передачею находившихся въ нихъ нижнихъ чиновъ въ вѣдѣніе арестантскихъ ротъ Военно-сухопутнаго и Гражданскаго вѣдомствъ. Излишніе же нижніе чины частію поступили на пополненіе некомплекта въ

наличныя команды, а остальные, въ количествѣ до $16^1/_2$ тысячъ человѣкъ, всѣ уволены были во временной отпускъ.

Главною цѣлью сокращенія рабочей силы, бывшей въ непосредственномъ распоряженіи Морского вѣдомства, служила дознанная на опытѣ невыгода дарового труда, вредно отражавшаяся на количествѣ и качествѣ работъ, производимыхъ людьми, которые не видѣли для себя никакой выгоды работать много и хорошо.

При замѣнѣ обязательнаго труда вольнонаемнымъ, не были забыты и адмиралтейскіе поселяне—охтенскіе и черноморскіе, какъ состоявшіе до этого времени въ обязательныхъ отношеніяхъ къ Морскому вѣдомству.

О происхожденіи охтенскихъ поселенцевъ и ихъ зависимости отъ адмиралтейства, уже упомянуто выше (стр. 42, 43). Подобное же происхожденіе имѣли и черноморскіе адмиралтейскіе поселенцы, водворенные въ 1784 году при Екатеринѣ II на земляхъ Херсонской губерніи, чтобы имѣть ново-заведенному адмиралтейству рабочую силу подъ рукою. Основанія поселенія и права поселенныхъ были тѣ же, что и у Охтянъ. Полное освобожденіе поселянъ отъ зависимости Морского вѣдомства состоялось въ 1860 и 1861 годахъ. Охтенскіе приписаны къ мѣщанамъ пригородныхъ селеній Петербурга, а черноморскіе—къ сословію мѣщанъ г. Николаева, съ предоставленіемъ вообще принадлежавшихъ имъ земель въ вѣчное потомственное пользованіе пригородныхъ обществъ.

Замѣна обязательнаго труда вольнонаемнымъ производилась тоже не вдругъ, а постепенно, по мѣрѣ возможности, и съ тою осторожностью, которая обезпечивала продолженіе работъ отъ разстройства или остановки. Такимъ образомъ, только въ 1862 году состоялось упраздненіе морскихъ рабочихъ экипажей, съ замѣною ихъ въ адмиралтействахъ и на заводахъ Морского вѣдомства

постоянными наемными мастеровыми и рабочими, образовавшими особые кадры въ портахъ: петербургскомъ. кронштадтскомъ, свеаборгскомъ, ревельскомъ, николаевскомъ и астраханскомъ, равно и въ Колпинѣ для Адмиралтейскихъ ижорскихъ заводовъ. Эти кадры, сравненные матеріально во всемъ съ вольнонаемными людьми, получили къ тому же возможность пользоваться преимуществами отставныхъ нижнихъ чиновъ, по выслугѣ ими сроковъ обязательной службы.

Отмѣна обязательной службы кантонистовъ.

Говоря объ уничтоженіи обязательнаго труда, нельзя не упомянуть о службѣ *кантонистовъ*, находившихся, подобно адмиралтейскимъ крестьянамъ, съ давнихъ поръ въ строго-обязательныхъ отношеніяхъ къ Морскому вѣдомству.

Кантонисты ведутъ свое начало со времени Петра Великаго. Въ этомъ учрежденіи нельзя не признать особаго вида крѣпостного состоянія, съ тою только разницею, что кантонистъ принадлежалъ не лицу, а извѣстному дѣлу. Такъ, дѣти солдатъ принадлежали Военному вѣдомству; дѣти военно-служителей, состоявшихъ въ вѣдомствѣ Путей Сообщенія—вѣдомству Путей Сообщенія; дѣти матросовъ — Морскому вѣдомству и т. п. Это была, такъ сказать, особая каста, обреченная на военную службу, подобно тому, какъ фабричные обрекались на занятія по фабрикамъ, горнозаводскіе—на работу заводскую. При каждомъ изъ учрежденій указанныхъ вѣдомствъ имѣлась и школа для кантонистовъ, въ которой, кромѣ грамоты, они обучались и мастерствамъ, сроднымъ тому вѣдомству, и потомъ поступали на соотвѣтствующую службу. До извѣстнаго же возраста, попеченіе простиралось и на пищу, и на одежду учениковъ.

Кромѣ учебныхъ и рабочихъ экипажей въ Морскомъ вѣдомствѣ, при которыхъ имѣлись подобныя школы, кантонисты обучались въ фельдшерскихъ училищахъ,

при кронштадтскомъ и севастопольскомъ госпиталяхъ, при ротѣ писарей Гвардейскаго экипажа и при Морскомъ корпусѣ. Къ 1855 году число всѣхъ кантонистовъ Морского вѣдомства доходило до 14.000 человѣкъ. Подробныя изслѣдованія о бытѣ кантонистовъ, предпринятыя въ 1855 году, по иниціативѣ Его Высочества, обнаружили всю ненормальность положенія этихъ служащихъ, рожденныхъ и воспитанныхъ въ казармахъ, и потому состоялось Высочайшее повелѣніе объ освобожденіи всѣхъ кантонистовъ въ Россіи, съ обращеніемъ ихъ въ свободныя податныя сословія. Всемилостивѣйшій манифестъ (26 Августа 1856 года) по сему дѣлу осчастливилъ много тысячъ бѣдныхъ семействъ, послуживъ вмѣстѣ съ тѣмъ какъ бы зарею совершившагося вскорѣ освобожденія крестьянъ отъ крѣпостной зависимости.

Реорганизація морскихъ командъ.

Дальнѣйшія реформы коснулись организаціи судовыхъ командъ, которая уже не должна была соотвѣтствовать прежней организаціи экипажей, содержавшихся по штатному росписанію флота постоянно въ полномъ комплектѣ. Прежняя организація была разсчитана на ежегодныя, въ составѣ бригадъ и дивизій, практическія плаванія въ Балтійскомъ и Черномъ моряхъ. Новые же, постоянно видоизмѣнявшіеся типы паровыхъ судовъ устраняли всякую мысль о какомъ либо нормальномъ штатѣ флота. Поэтому, еще въ 1856 году, были у насъ уничтожены бригады, а въ 1860 году послѣдовало раздѣленіе флота на дивизіи. Новая организація судовыхъ командъ введена въ 1863 году, первоначально для балтійскихъ флотскихъ и ластовыхъ экипажей, а также для портовыхъ, арсенальныхъ и лабораторныхъ ротъ, на нижеслѣдующихъ началахъ:

1) За постоянную строевую, хозяйственную и административную единицу принята рота. Роты собраны въ большія единицы, съ сохраненіемъ усвоеннаго уже во

флотѣ названія экипажей. Кромѣ судовыхъ ротъ, учреждены еще запасныя,—для пополненія убыли судовыхъ ротъ и комплектованія новыхъ судовъ.

2) Роты должны были сохраняться въ нераздѣльномъ составѣ на берегу и на морѣ.

3) Установленъ особый порядокъ росписанія судовъ по экипажамъ, основанный на дѣленіи судовъ на разряды по степени употребленія ихъ въ плаваніе.

4) Сокращено число разнородныхъ командъ.

Такимъ образомъ сформированы команды только трехъ родовъ: а) *флотскіе экипажи,* для комплектованія судовъ; б) *портовые экипажи* или роты, для адмиралтействъ и и казенныхъ зданій, и в) *артиллерійскія роты,* совмѣстившія въ себѣ арсенальныя и лабораторныя команды.

Изъ 27-ми флотскихъ и частей ластовыхъ экипажей, на основаніи новой организаціи, составлено всего 8 флотскихъ экипажей, изъ которыхъ семь должны были находиться въ Кронштадтѣ, а восьмой—въ Петербургѣ. Въ Ревелѣ сформированъ 1 флотскій полуэкипажъ. Изъ портовыхъ и маячныхъ ротъ были образованы два портовыхъ экипажа: петербургскій и кронштадтскій, и двѣ портовыя роты: ревельская и свеаборгская. Изъ двухъ артиллерійскихъ ротъ, одна находилась въ Кронштадтѣ и одна въ Петербургѣ. Въ Архангельскѣ, для маячной и судовой службъ, образована была портовая команда. Полный составъ флотскихъ экипажей опредѣлялся, среднею цифрою, въ 1.400 челов., а портовыхъ—до 800 ч.

Раздѣленіе судовъ флота на разряды

Въ силу новаго образованія морскихъ командъ, суда флота раздѣлены были на три разряда: 1) на суда, готовыя къ плаванію, 2) на суда, готовыя къ вооруженію и на 3) суда запасныя, составившія резервъ флота и подлежавшія вооруженію только въ экстренныхъ обстоятельствахъ. Къ первому разряду отнесены лучшія суда, находившіяся въ ежегодныхъ плаваніяхъ, также учебный

артиллерійскій корабль, суда кадетской эскадры, пароходы, транспорты, лоцъ-шхуны и т. п. Снабженныя полными командами, они составили, такъ сказать, дѣйствующій флотъ.

Положеніе это было распространено въ 1864 году на черноморскую и каспійскую флотиліи, гдѣ было сформировано по два флотскихъ экипажа, съ распредѣленіемъ ихъ въ Николаевѣ, Севастополѣ, Астрахани и Баку. Изъ ластовыхъ экипажей сформированы николаевскій и астраханскій портовые экипажи и севастопольская портовая рота; изъ арсенальной и лабораторной ротъ— артиллерійскія николаевская и астраханская роты.

Затѣмъ, въ слѣдующемъ 1865 г. подверглись тому же переформированію сибирская флотилія и порты Восточнаго океана, при чемъ въ Николаевскѣ на Амурѣ сформированы: амурскій флотскій и портовый экипажи и амурская артиллерійская команда.

Положеніе о новомъ устройствѣ судовыхъ командъ получило окончательную редакцію въ 1869 г. Согласно этому положенію, число флотскихъ экипажей оставлено безъ измѣненія; существовавшія же при нихъ запасныя роты упразднены и сформированы изъ нихъ судовыя команды для всѣхъ годныхъ къ плаванію судовъ; суда, укомплектованныя командами, росписаны по флотскимъ экипажамъ, при чемъ рулевые, марсовые, машинисты и кочегары распредѣлялись на всѣ суда, по мѣрѣ дѣйствительной надобности; чины, находившіеся въ учебныхъ командахъ, получили распредѣленіе по рангамъ судовъ; петербургскій и кронштадтскій портовые экипажи и ревельская портовая рота упразднены и на будущее время комплектованіе сторожевыхъ и другихъ портовыхъ постовъ предоставлено производить съ найма; архангельская портовая команда и свеаборгская портовая рота, несшія строевую службу, были преобра-

зованы въ флотскія роты, а петербургская артиллерійская рота упразднена, при чемъ лучшихъ людей роты перевели въ кадры постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ петербургскаго порта.

Улучшеніе дѣлопроизводства въ административныхъ учрежденіяхъ; новыя правила о составленіи финансовыхъ смѣтъ и проч.

Обряды дѣлопроизводства были значительно упрощены; начальствующимъ лицамъ предоставлялось право распредѣлять дѣла между чинами ввѣренныхъ имъ управленій по собственному усмотрѣнію и учреждать порядокъ самаго дѣлопроизводства, примѣнительно къ общему для всѣхъ вѣдомствъ порядку: въ министерскихъ департаментахъ и друг. учрежденіяхъ—съ одобренія Управляющаго Морскимъ министерствомъ, а въ портахъ—съ утвержденія главныхъ командировъ. На составленіе смѣтъ обращено было особенное вниманіе, какъ на одну изъ главныхъ отраслей правильнаго хозяйства. Существенные недостатки прежнихъ смѣтъ заключались, какъ показали ревизіи, въ произвольномъ требованіи суммъ, въ соединеніи подъ одну статью предметовъ совершенно разнородныхъ, раздѣленіи однородныхъ требованій на нѣсколько статей, и, наконецъ, въ неполнотѣ и неясности объяснительныхъ записокъ, прилагавшихся къ смѣтамъ. Всѣ эти недостатки въ составленіи смѣтъ устранены были посредствомъ введенія новыхъ формъ, какъ въ общей системѣ, такъ и въ частностяхъ, при непремѣнномъ требованіи полной откровенности и правдивости въ пояснительныхъ подробныхъ запискахъ на каждую статью смѣты. Требованія суммъ сгрупировываны по однороднымъ предметамъ, по параграфамъ и статьямъ и стали вноситься въ Государственный Совѣтъ на утвержденіе въ печатномъ видѣ, а по утвержденіи — разсылаться по учрежденіямъ Морского вѣдомства, для руководства. Подобный способъ гласнаго обсужденія примѣненъ былъ въ Морскомъ вѣдомствѣ впервые, такъ какъ ранѣе на смѣтныхъ исчисленіяхъ министерствъ

плаванія, бывшія прежде большою рѣдкостью, стали явленіемъ обыкновеннымъ. Въ томъ же 1856 г. балтійскій парусный флотъ вооружался въ послѣдній разъ (въ числѣ 12 кораблей, 3-хъ фрегатовъ и 1 корвета) и заключилъ свою дѣятельность перевозкою изъ Финляндіи въ Ораніенбаумъ, послѣ военнаго времени, сухопутныхъ войскъ съ обозомъ и артиллеріею.

Мѣры къ улучшенію строевого образованія командъ.

Чтобы способствовать улучшенію строевого образованія командъ посредствомъ развитія физической силы и ловкости и для обученія правиламъ цѣльной стрѣльбы, введено было во флотскихъ экипажахъ обученіе гимнастикѣ, фехтованію и пальбѣ въ цѣль изъ штуцеровъ, для чего тогда же учреждены вновь учебныя команды гимнастическая и штуцерная, а для состязанія офицеровъ и нижнихъ чиновъ открыто въ Кронштадтѣ стрѣльбище. Существовавшія ранѣе во флотѣ учебныя команды ракетная и артиллерійская для приготовленія комендоровъ преобразованы были на новыхъ началахъ, и вмѣсто учебно-артиллерійскаго фрегата «Амфитрида», для артиллерійской команды отдѣленъ былъ корабль «Прохоръ» (*). Въ самомъ вооруженіи командъ сдѣланы улучшенія, посредствомъ введенія абордажныхъ палашей и револьверовъ.

Начало броненоснаго судостроенія.

Въ 1861 году бюджетъ Морского министерства возросъ почти до 21½ м. рублей, но сумма эта, далеко не исчерпывая всѣхъ потребностей флота, представлялась недостаточною въ особенности по сравненію ея съ ассигнованіями на флотъ въ другихъ европейскихъ державахъ, превышавшими, напр., въ Англіи и Франціи

(*) Въ 1870 году учебно-артиллерійское судно, находившееся обыкновенно на ревельскомъ рейдѣ, замѣнено было учебно-артиллерійскимъ отрядомъ: изъ 1 фрегата, 1 монитора и 1 канонерской лодки, при этомъ трехъ—годичный курсъ для комендоровъ сокращенъ былъ до двухъ лѣтъ.

50 м. руб. Тѣмъ не менѣе мы имѣли уже достаточный паровой флотъ, и русскій флагъ развѣвался на всѣхъ моряхъ, свидѣтельствуя о политическомъ могуществѣ Россіи. Между тѣмъ вопросъ о броненосномъ судостроеніи, возникшій на западѣ немедленно послѣ Крымской войны, сталъ уже переходить съ 1860 года изъ теоретическаго своего состоянія въ грозную дѣйствительность.

Еще во время Крымской войны, Франція убѣдилась въ превосходствѣ дѣйствій своихъ плавучихъ батарей, обшитыхъ желѣзомъ, предъ береговыми укрѣпленіями Кинбурна, а Англія готовилась повторить этотъ опытъ въ 1856 году предъ Свеаборгомъ. Достоинства подобныхъ судовъ заключались въ ихъ маломъ углубленіи, въ возможности носить сильную артиллерію и, главное, въ неуязвимости для непріятельскихъ снарядовъ. Успѣхъ такой батареи породилъ во Франціи попытку примѣнить броню къ фрегатамъ; опытъ оказался удачнымъ и немедленно вызвалъ подражаніе въ Англіи.

Это нововведеніе въ области военнаго судостроенія было своевременно замѣчено нашимъ Морскимъ министерствомъ. Въ 1858 году, Его Высочество, обращая вниманіе Государственнаго Совѣта на эти новыя орудія морской войны, указывалъ на необходимость «не отставать отъ другихъ морскихъ державъ въ важнѣйшихъ усовершенствованіяхъ по морской части, если мы не желаемъ обречь себя на явную невозможность бороться съ сильнымъ непріятелемъ, а морскія силы эти на совершенное ничтожество». (Арх. М. м. Докладъ Генералъ-Адмирала въ Государ. Сов. 29 Ноября 1860 г. № 2596). Но суммы, вносившіяся съ 1859 года въ смѣты Морского министерства на заказы окованныхъ фрегатовъ, постоянно исключались изъ нихъ подъ предлогомъ необходимости выждать окончательныхъ результатовъ предпринятыхъ иностранными державами опытовъ съ

броненоснымъ судостроеніемъ, и только въ 1861 году Морское министерство получило возможность заказать первую блиндированную батарею (*Первенецъ*) въ Англіи, приступивъ одновременно къ постройкѣ другой такой же батареи (*Не тронь меня*) средствами Петербургскаго порта, на *Галерномъ островкѣ*. Вмѣстѣ съ симъ Министерство сдѣлало попытку оковать бронею строившіеся въ Кронштадтѣ и Петербургѣ фрегаты «Севастополь» и «Петропавловскъ». Между тѣмъ къ 1862 году Франція имѣла уже готовыми 16 броненосныхъ судовъ, а Англія—12.

Въ видахъ необходимости прочно водворить желѣзное въ Россіи судостроеніе и чрезъ то избавиться отъ тяжкой зависимости со стороны иностранной промышленности и иностранныхъ техниковъ, лучшіе изъ нашихъ инженеръ-строителей командировались въ С. Америку для изученія броненоснаго судостроенія на мѣстѣ, съ тѣмъ, чтобы потомъ такія суда могли строиться въ Россіи. Эти командировки ознакомили насъ съ системою новой постройки судовъ, получившихъ извѣстность въ Америкѣ подъ именемъ *мониторовъ* (типа плавучихъ батарей, но съ болѣе сильными боевыми качествами). Отличительныя свойства мониторовъ состояли въ свободно вращающейся при помощи парового механизма башнѣ съ 2-мя тяжело-калиберными орудіями, закрывавшимися во время заряжанія толстыми желѣзными ставнями; при этомъ корпусъ монитора надъ поверхностью воды возвышался не болѣе 11-ти дюймовъ, представляя такимъ образомъ сравнительно ничтожную площадь прицѣла. Къ постройкѣ мониторовъ Министерство приступило въ 1863 году, закладкою на Галерномъ островкѣ, съ подряда, трехъ однобашенныхъ канонерскихъ лодокъ.

Слѣдуетъ замѣтить, что броненосное судостроеніе въ Россіи началось при обстоятельствахъ, крайне неблаго-

пріятныхъ для Морского министерства въ финансовомъ отношеніи.

Въ то время, какъ на западѣ не щадили усилій на развитіе боевого значенія морскихъ силъ и все увеличивали ассигнованія,—Россія, занятая послѣ Крымской войны, кромѣ преобразованій своего флота, другими многоразличными внутренними реформами, не терпѣвшими отлагательства, вынуждена была, по необходимости, сокращать морской бюджетъ до минимума по экономическимъ соображеніямъ, такъ что, напримѣръ, по смѣтамъ Министерства требовалось:

На 1860 г.	22½	м. р.,	а отпущено	было	20½	м.	р.
» 1861 г.	23	м. »	»	»	21½	м.	»
» 1862 г.	22	м. »	»	»	19	м.	»

Въ 1863 г. морской бюджетъ ограничился 18 м. р., а въ 1867 г.—даже 16½ м. руб.

Естественно, что при такихъ малыхъ средствахъ Министерству не представлялось уже возможности продолжать и систему дальнихъ плаваній цѣлыми эскадрами, какъ дѣлалось до 1862 года.

Строгая экономія выразилась также упраздненіемъ многихъ морскихъ учрежденій, уменьшеніемъ строительныхъ работъ и сокращеніемъ до крайнихъ предѣловъ личнаго состава служащихъ; вниманіе обращено было исключительно на броненосное судостроеніе и на улучшеніе артиллеріи. Постройка 10-ти мониторовъ предоставлена была частнымъ нашимъ заводчикамъ, и только 2 монитора строились въ Петербургѣ средствами казны, при содѣйствіи Ижорскихъ заводовъ. Начавшіяся вмѣстѣ съ симъ попытки сооруженія большихъ броненосныхъ судовъ по заграничнымъ чертежамъ сопровождались еще бо́льшими затрудненіями, такъ какъ

казенныя верфи и заводы далеко не могли удовлетворять всѣмъ требованіямъ броненоснаго судостроенія.

Основаніе Обуховскаго завода.

Въ виду сего, призваны были къ дѣятельности нѣкоторыя изъ нашихъ частныхъ заводчиковъ, какъ, напр., Макферзенъ, Полетика, Кудрявцевъ, Бердъ, Кокерпль и др., которымъ Морское вѣдомство своими заказами дало возможность устроиться на столько, что дѣло броненоснаго судостроенія вскорѣ достигло желаемыхъ результатовъ, благодаря прочному установленію выдѣлки желѣза и чугуна на мѣстѣ, своими средствами. А чтобы еще болѣе избавиться отъ зависимости отъ иностранцевъ, Министерство приняло подъ особое свое покровительство патріотическое предпріятіе заводчиковъ Путилова, Кудрявцева и Обухова, образовавшихъ товарищество для основанія перваго въ Россіи сталепушечнаго завода (Обуховскаго), который въ 1864 году и возникъ подъ Петербургомъ, при матеріальной помощи Морского министерства. Предпріятіе это вполнѣ освободило отечество наше отъ иностранной зависимости и по заготовкѣ орудій, такъ что въ 1866 году послѣдовало Высочайшее повелѣніе о томъ, чтобы «прекратить на будущее время правительственные заказы заграницей, подобно тому, какъ это уже приведено въ исполненіе по Морскому вѣдомству».

За освобожденіемъ частной судостроительной и заводской промышленности отъ зависимости отъ иностранцевъ, послѣдовало и освобожденіе механической части отъ той же зависимости. Дѣло въ томъ, что, съ введеніемъ парового флота, механическая часть получила на судахъ такое развитіе, что составила предметъ особаго изученія. Но по крайней ограниченности числа своихъ механиковъ Министерство вынуждено было приглашать иностранныхъ механиковъ, и число ихъ еще въ 1856 году достигало до 40 челов. Хотя кон-

трактами они и обязывались пріучать къ своей работѣ русскихъ учениковъ, но пользы отъ этихъ обязательствъ почти не было никакой. Поэтому было признано болѣе выгоднымъ посылать русскихъ молодыхъ людей для изученія управленія судовыми машинами заграницу. Мѣра эта увѣнчалась полнымъ успѣхомъ, и чужеземные механики постепенно были вытѣснены и замѣнены русскими. Машинная же прислуга пополнялась изъ сформированныхъ въ 1854 г. двухъ машинно-рабочихъ экипажей, въ составъ которыхъ на первый разъ вошли кочегары, машинисты и всѣ вообще рабочіе, находившіеся дотолѣ на казенныхъ пароходахъ. Изъ этихъ экипажей одинъ существовалъ спеціально для балтійскаго флота, а другой—для черноморскаго.

Первая броненосная эскадра.

Изъ построенныхъ броненосцевъ, число которыхъ въ 1867 году достигло 16-ти, была сформирована практическая эскадра, плававшая каждое лѣто въ Балтійскомъ морѣ, которое служило первое время единственною школою для морского образованія командъ; затѣмъ наши броненосцы стали появляться и въ дальнихъ моряхъ и океанахъ.

Улучшеніе матеріальнаго положенія служащихъ; учрежденіе эмеритальной кассы.

Создавая флотъ на современныхъ началахъ, Его Высочество съ неменьшею заботливостью отнесся къ улучшенію служебнаго и матеріальнаго быта служащихъ въ Морскомъ вѣдомствѣ лицъ. Эта заботливость выразилась слѣдующими благодѣтельными распоряженіями:

1) Увеличеніемъ размѣра столовыхъ денегъ на морскія кампаніи и уравненіемъ морскихъ офицеровъ въ береговомъ содержаніи съ чинами сухопутныхъ войскъ, противъ которыхъ до того времени они во многихъ случаяхъ получали менѣе. Кромѣ сего, при отправленіи въ заграничное плаваніе, стали выдаваться (до 1870 года) всѣмъ офицерскимъ чинамъ подъемныя деньги, а въ 1870 году были увеличены береговыя столовыя деньги, оклады

которыхъ были вновь значительно повышены въ 1874 году.

2) Прекращеніемъ вычета квартирныхъ денегъ за время бытности морскихъ офицеровъ въ морѣ.

3) Установленіемъ пособій морскимъ офицерамъ при перемѣщеніи ихъ съ одного мѣста службы на другое, при увольненіи въ отпускъ по болѣзни, при выдачѣ дочерей замужъ, при выходѣ дѣтей изъ учебныхъ заведеній, при особо уважительныхъ случаяхъ на уплату долговъ и т. п., также выдачею наградъ за полезныя сочиненія и пособія отставнымъ морскимъ чинамъ.

4) Учрежденіемъ наградного капитала для строевыхъ морскихъ офицеровъ и чиновниковъ.

5) Положеніемъ о воспитаніи въ женскихъ учебныхъ заведеніяхъ 15 дочерей морскихъ офицеровъ на счетъ уторжекъ по морской Строительной части, и отъ 15-ти до 20-ти—на счетъ наградного капитала.

6) Внесеніемъ въ смѣту Морского министерства особой суммы на предметъ выдачъ морскимъ офицерамъ пособій на воспитаніе ихъ дѣтей, въ размѣрѣ платы въ учебныя заведенія (*).

и 7) Главнымъ образомъ,—учрежденіемъ *Эмеритальной пенсіонной кассы* (начавшей производить свои операціи

(*) Мотивомъ этой истинно-благодѣтельной мѣры служили нижеслѣдующіе доводы Великаго Князя, изложенные въ письмѣ на имя Дежурнаго генерала графа Гейдена, отъ 15 Января 1855 г.: «Назначеніемъ въ учебныя заведенія дѣтей морскихъ офицеровъ, мы можемъ оказать пособіе только небольшому числу семействъ, тогда какъ всѣ чины Морского вѣдомства, за весьма малыми исключеніями, нуждаются въ денежныхъ пособіяхъ. При томъ воспитаніе въ учебномъ заведеніи отчуждаетъ дѣтей отъ родителей. Поэтому я желалъ бы помѣщать въ заведенія только сиротъ, а для дѣтей, у которыхъ есть отецъ или мать, производить на воспитаніе отъ Морского вѣдомства ежегодное пособіе въ добавокъ къ получаемому жалованью или къ производящейся пенсіи». (Арх. Мор. мин. дѣло канцеляріи Его Высочества Генералъ-Адмирала, 1855 г. № 20).

съ 1863 года). Первоначальнымъ фондомъ этой кассы послужила Высочайше дарованная сумма въ 1.500.000 рублей, составившаяся изъ смѣтныхъ остатковъ по Морскому вѣдомству, а послѣдующими ея рессурсами служатъ 6% вычеты въ нее съ содержанія, получаемаго чинами Морского вѣдомства. Капиталъ кассы къ 1863 году возросъ до 2.000.000 руб., а спустя 25 лѣтъ составлялъ уже 16.000.000 руб., въ настоящее же время простирается до 25.000.000 руб. Учрежденіе кассы принято было въ свое время каждымъ морякомъ съ чувствами глубокой признательности, какъ несомнѣнный знакъ Монаршаго вниманія къ Морскому вѣдомству и отеческой заботливости Его Высочества о положеніи отставныхъ моряковъ.

Морскія Собранія; развитіе морской литературы.

Одновременно съ матеріальнымъ обезпеченіемъ морскихъ офицеровъ Его Высочество обратилъ серьезное вниманіе на развитіе въ портахъ Общественныхъ морскихъ собраній, съ библіотеками, могущими удовлетворять любознательность по всѣмъ отраслямъ морской спеціальности. Въ зимніе мѣсяцы въ морскихъ собраніяхъ, приглашаемыми лекторами, стали читаться лекціи по вопросамъ, интересующимъ въ данный моментъ морское общество. Наибольшее вниманіе удѣлено Кронштадтскому морскому собранію, какъ средоточію моряковъ балтійскаго флота, существующему съ 1802 года. Оно было преобразовано на новыхъ началахъ, получило прекрасное помѣщеніе въ одномъ изъ офицерскихъ флигелей и обезпечено матеріально Высочайше даруемой ежегодно субсидіей.

Съ тою же образовательною цѣлью вниманіе Его Высочества обращено было и на періодическій журналъ «Морской Сборникъ», которому былъ приданъ характеръ занимательнаго печатнаго органа. Прежде (съ 1848 года) этотъ журналъ состоялъ изъ небольшого числа книжекъ,

съ переводными и, весьма рѣдко, оригинальными статьями объ иностранныхъ флотахъ, до турецкаго включительно. Объ отечественномъ флотѣ свѣдѣній въ Сборникѣ не помѣщалось, въ силу господствовавшаго тогда убѣжденія о необходимости сохранять эти свѣдѣнія въ тайнѣ. Неудивительно поэтому, что журналъ оставался чуждымъ и почти безполезнымъ для флота. Его Высочество взглянулъ на дѣло иначе; исходя изъ мысли: что воспитаніе морского офицера нельзя еще считать оконченнымъ съ выходомъ изъ корпуса, но что слѣдуетъ доставить ему средства учиться своей спеціальности и послѣ этого времени; что морскимъ офицерамъ необходимо доставлять полезное и пріятное чтеніе во время жизни ихъ на кораблѣ, и сообщать имъ тѣ свѣдѣнія о нашемъ и объ иностранныхъ флотахъ и объ усовершенствованіяхъ въ морскомъ дѣлѣ, которыхъ каждый отдѣльно не въ состояніи собрать; что, наконецъ, надобно доставить морскимъ офицерамъ возможность пріобрѣтать денежныя средства, помощію ученаго и литературнаго труда въ кругѣ ихъ спеціальнаго назначенія, — Генералъ-Адмиралъ и преобразовалъ «Морской Сборникъ» въ занимательный и полезный журналъ, приказавъ издавать его по совершенно новой, широкой программѣ. При этомъ было обусловлено, что каждый морской офицеръ получаетъ журналъ за весьма умѣренный вычетъ изъ жалованья (по 3 руб.), за помѣщеніе же въ немъ полезныхъ и занимательныхъ статей установлено довольно щедрое вознагражденіе.

Съ обезпеченіемъ въ матеріальномъ отношеніи успѣха журнала, росло и внутренное его достоинство, для достиженія котораго Его Высочество предоставилъ «Морскому Сборнику» такія средства, какихъ не имѣлъ еще тогда ни одинъ офиціальный печатный органъ, ни въ Россіи, ни заграницей.

*

Какъ живой органъ Морского министерства, журналъ съ полною откровенностью представлялъ положенiе морского дѣла въ Россiи и, касаясь общихъ, существенно важныхъ вопросовъ, какъ, напр., вопроса о воспитанiи, привлекъ къ сотрудничеству многихъ извѣстныхъ педагоговъ-литераторовъ. Популярность Сборника возросла настолько, что обязательная подписка на него была прекращена уже въ 1861 году (*).

Въ перiодъ государственныхъ реформъ, которыми ознаменовалось царствованiе Императора Александра II, неофицiальная журналистика развилась въ Россiи до чрезвычайныхъ размѣровъ, а съ нею вмѣстѣ появились и газеты и еженедѣльныя изданiя всевозможныхъ оттѣнковъ и направленiй. Между газетами, стала издаваться въ Кронштадтѣ, съ 1861 года, и морская газета «Кронштадтскiй Вѣстникъ»—изданiе частное, выходившее, какъ и нынѣ, три раза въ недѣлю. Такъ какъ преимущества газетъ предъ ежемѣсячными журналами, по отношенiю свѣжести событiй и извѣстiй, были очевидны, то Морское министерство не могло не воспользоваться этимъ явленiемъ и не избрать «Кронштадтскiй Вѣстникъ» полуофицiальнымъ своимъ органомъ, производя ему субсидiю изъ суммъ, ассигнованныхъ на «Морской Сборникъ». Съ того времени оффицiальный отдѣлъ журнала сталъ предварительно печататься въ «Кронштадтскомъ Вѣстникѣ». Съ 1865 года, съ тою же поддержкою Министерства, стала въ Николаевѣ выходить газета «Николаевскiй Вѣстникъ».

(*) По окончанiи совершившихся преобразованiй въ Морскомъ вѣдомствѣ, «Сборникъ», съ 1867 г., ограничился исключительно своимъ спецiальнымъ назначенiемъ, т. е. всестороннею разработкою научныхъ вопросовъ, вызывавшихся коренными перемѣнами въ судостроенiи и вооруженiи судовъ, какимъ продолжаетъ быть и до настоящаго времени.

Плодотворная дѣятельность въ литературно-морскомъ отношеніи, вызванная совершившимися крупными реформами, не замедлила сообщиться и занятіямъ Морского ученаго комитета, которыя прежде, вслѣдствіе стѣснительныхъ цензурныхъ условій и ограниченнаго состава Комитета, были мало производительны. Издававшіяся имъ въ 30—40-хъ годахъ «Записки» заключали въ себѣ статьи отвлеченныя, нерѣдко безжизненныя, сухія, послужившія поводомъ къ изданію съ 1848 года періодическаго журнала «Морской Сборникъ», какъ болѣе отвѣчавшаго тогдашнимъ потребностямъ морского общества. Со вступленіемъ же въ управленіе Министерствомъ Его Высочества, Морской ученый комитетъ проявилъ болѣе живую дѣятельность по издательской части и ежегодно сталъ печатать сочиненія оригинальныя и переводныя, касавшіяся предметовъ морской спеціальности. Такихъ сочиненій, къ концу царствованія Императора Александра II, составилось болѣе ста.

Вообще, новѣйшій періодъ морской литературы всецѣло обязанъ своимъ возникновеніемъ просвѣщенному взгляду Августѣйшаго Генералъ-Адмирала. Морскіе офицеры, не страшась болѣе попасть на замѣчаніе за литературныя занятія, дружно принялись разработывать морскую науку и искусство, доказательствомъ чего можетъ служить простое обозрѣніе содержанія журнала «Морской Сборникъ» за это время.

Историческія работы.

Тогда же организованы были на прочныхъ основаніяхъ и занятія по исторіи русскаго флота.

Петръ Великій своимъ «Юрналомъ» положилъ первыя основанія по этому предмету; за нимъ, въ XVIII вѣкѣ, болѣе замѣтными дѣятелями были адмиралы Нагаевъ и Шишковъ. Въ первой половинѣ минувшаго столѣтія произведено было не мало изысканій по морской исторіи лицами (Бестужевъ, Берхъ, Висковатовъ и др.), тру-

дившимися надъ отдѣльными эпизодами ея, которыя помѣщались въ періодическихъ журналахъ и энциклопедическихъ лексиконахъ. Изъ занимавшихся морскою исторіею пальма первенства принадлежитъ кап.-лейт. Соколову, который, на основаніи архивныхъ изысканій, далъ рядъ замѣчательныхъ монографій по различнымъ отраслямъ морского дѣла. Но всѣ эти труды не имѣли опредѣленнаго характера и общей связи; цѣлыхъ произведеній, охватывавшихъ вполнѣ какую либо, хотя отдѣльную, отрасль дѣятельности Морского вѣдомства, не встрѣчалось до появленія въ 1852 году «Очерка исторіи Морского кадетскаго корпуса», составленнаго бывшимъ морякомъ Ѳ. Ѳ. Веселаго, по случаю столѣтняго юбилея корпуса.

Живое участіе Его Высочества къ этой отрасли учено-морской литературы сразу измѣнило характеръ подобныхъ занятій, чрезъ правильное распредѣленіе хода работъ, причемъ въ основаніе ихъ легло всестороннее изученіе первоисточниковъ, т. е. архивныхъ документовъ. При матеріальномъ содѣйствіи Морского министерства, начало правильныхъ занятій по русской морской исторіи поручено было капитану 1 ранга Елагину, который горячо и дѣльно принялся за трудъ. Преемниками его были послѣдовательно генералъ-лейтенантъ Ѳ. Ѳ. Веселаго и полковникъ Н. А. Коргуевъ. Плодами этихъ занятій явились, съ 1860 года, нижеслѣдующіе капитальные труды, основанные на первоисточникахъ: «Азовскій періодъ»; «Очерки русской морской исторіи» отъ Петра I до Александра I включительно; «Общій морской списокъ» лицъ, служившихъ за все время существованія русскаго флота, до царствованія Александра II; «Матеріалы для исторіи русскаго флота», обнимающіе время отъ Петра до Павла I включительно (16 томовъ); затѣмъ отдѣльныя монографіи:

«Краткія свѣдѣнія о русскихъ морскихъ сраженіяхъ за два столѣтія, съ 1656 по 1856 годъ» и «Списокъ русскихъ военныхъ судовъ съ 1668 по 1860 годъ».

Въ связи съ изданіями по исторіи русскаго флота, существуетъ съ 1873 года Высочайше учрежденная Коммиссія по описанію и разбору дѣлъ архива Морского министерства, задача которой состоитъ въ томъ, чтобы дать удовлетворительныя свѣдѣнія о сущности содержанія документовъ, хранящихся въ архивѣ, съ основанія русскаго флота и по 1812 годъ, для облегченія затрудненій не только по историческимъ изслѣдованіямъ, но и для административныхъ справокъ. Этихъ описей архива по настоящее время вышло 9 томовъ.

Таковъ былъ рядъ мѣръ, направленныхъ не только къ улучшенію офицерскаго быта, но и къ привлеченію моряковъ къ учено-литературнымъ трудамъ и къ возбужденію въ нихъ любознательности, въ предѣлахъ своей спеціальности.

Облегченіе службы и улучшенія въ бытѣ нижнихъ чиновъ.

Не одни морскіе офицеры, но также и младшіе дѣти морской семьи—нижніе чины флота испытали на себѣ значительныя перемѣны къ лучшему, какъ при состояніи на службѣ, такъ и по увольненіи отъ нея.

Самое важное облегченіе для нижнихъ чиновъ состояло въ сокращеніи срока дѣйствительной службы, который, вмѣсто прежнихъ 25-ти лѣтъ, былъ сперва сокращенъ до 14-ти, а съ появленіемъ Устава общей воинской повинности, въ 1874 году, ограниченъ 10-ю годами, причемъ, въ зависимости отъ правъ по образованію, срокъ дѣйствительной службы сокращался до 5-ти и даже до трехъ лѣтъ, съ состояніемъ остальнаго времени въ запасѣ, пока не истекутъ полные 10 лѣтъ. А чтобы, при такой краткости службы, удержать хорошихъ, опытныхъ нижнихъ чиновъ, было постановлено

оставлять ихъ на вторичной службѣ, съ особыми преимуществами и внѣшними отличіями.

Пенсіи при отставкѣ нижнихъ чиновъ получили значительное увеличеніе, и даже самое положеніе отставныхъ съ семействами ихъ включительно, при водвореніи на мѣста жительства, не оставлено безъ обезпеченія со стороны Морского министерства. Такъ какъ многіе изъ нихъ, по малоземелью, не могли водвориться въ своихъ прежнихъ селеніяхъ, то, по Положенію 1867 года объ устройствѣ отставныхъ и безсрочно-отпускныхъ нижнихъ чиновъ, Морскимъ вѣдомствомъ отведены были таковымъ въ 19-ти губерніяхъ казенные земельные участки, съ правомъ полученія денежнаго пособія на водвореніе и обзаведеніе хозяйствомъ. Неспособнымъ же къ личному труду опредѣлено давать ежемѣсячно денежное пособіе.

Для состоящихъ на дѣйствительной службѣ не только состоялось увеличеніе жалованья, но и во всемъ бытѣ ихъ постепенно производились улучшенія, какъ въ продовольствіи, одеждѣ, береговомъ и судовомъ помѣщеніяхъ, такъ и въ распредѣленіи служебныхъ ихъ занятій. Начиная съ 1855 года, всѣмъ нижнимъ чинамъ балтійскаго флота розданы были теплыя фуфайки, заведены суконные зипуны, брушлаты, весьма полезные для работъ, замѣнившіе прежнія безполезныя канифасныя шинели; узкій мундиръ смѣнился широкимъ полукафтаномъ; головной уборъ, состоявшій изъ кожаннаго лакированнаго кивера—легкою фуражкою съ ленточками. Чтобы лучше сохранить здоровье матроса, прибавлены были новые обмундировочные предметы: натѣльныя и синія фланелевыя рубахи, сапоги съ высокими голенищами и башмаки для судовой службы, башлыки и бѣлые чехлы на фуражки. Грубое армейское сукно замѣнено было гвардейскимъ. Въ сырое время года стали давать

сбитень, и при всякой возможности свѣжую зелень и мясо. Съ 1860 года введены были въ составъ морской провизіи чай и сахаръ. Позже во всѣхъ казарменныхъ помѣщеніяхъ появились самовары для чая, много способствующаго уменьшенію пьянства.

Улучшенія коснулись также казарменныхъ помѣщеній и всего казарменнаго быта нижнихъ чиновъ. Прежнія матросскія казармы, съ ихъ сплошными деревянными нарами для спанья, были не гигіеничны и совсѣмъ не имѣли удобствъ для немногосложнаго матросскаго хозяйства. Нынѣ, подобныя помѣщенія отошли уже въ область преданія. Строгое вниманіе обращено было на все рѣшительно: на дезинфекцію, на кровати и постели; на кухонную посуду и, наконецъ, на водоснабженіе, отопленіе и освѣщеніе.

При улучшеніи быта нижнихъ чиновъ, обращено было вниманіе и на поднятіе въ средѣ ихъ грамотности, такъ какъ до 1855 года большее число поступавшихъ на службу не умѣло ни читать, ни писать, почему безграмотные матросы составляли на службѣ значительное большинство. Съ введеніемъ же въ командахъ обязательнаго обученія, процентъ грамотности сталъ быстро повышаться и въ 1865 году составлялъ 27%, а къ 1881 году возросъ до 51%.

Кромѣ элементарнаго обученія, учреждались и спеціальныя школы, какъ, напр., школа писарей и содержателей, школа при адмиралтейскихъ мастерскихъ, при кадрѣ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ, портовыя ремесленныя школы, школа рулевыхъ и сигнальщиковъ, минная школа и т. п.

Призрѣніе инвалидовъ.

Съ неменьшею заботою отнеслось Министерство и къ своимъ инвалидамъ, отслужившимъ продолжительный срокъ прежней обязательной службы. Престарѣлые отставные нижніе чины издавна уже пользовались попе-

ченіемъ правительства, которое еще въ 1766 г. учредило для нихъ въ Петербургѣ, на Каменномъ островѣ, домъ, названный *Каменно-островскимъ Инвалиднымъ корпусомъ*, на содержаніе котораго Императоръ Павелъ I, будучи еще Великимъ Княземъ, пожаловалъ денежный окладъ, полагавшійся ему по званію Генералъ-Адмирала. Это благотворительное учрежденіе, носящее нынѣ названіе «Инвалидный Императора Павла I Домъ» пользовалось особымъ вниманіемъ Императора Николая I, увеличившаго средства для призрѣнія инвалидовъ. При Императорѣ Александрѣ II дѣло призрѣнія получило еще болѣе широкое основаніе, учрежденіемъ съ 1861 года на земляхъ Морского вѣдомства, вблизи Николаева и Севастополя, *сельскихъ домиковъ*, по образцу хуторовъ, съ небольшими огородами и фруктовыми садами, для безвозмезднаго отвода заслуженнымъ матросамъ черноморскаго вѣдомства какъ семейнымъ, такъ и одинокимъ. Такой способъ водворенія, обусловленный уставомъ и штатомъ 1870 года, получилъ равное значеніе съ помѣщеніемъ инвалидовъ въ Каменноостровскомъ домѣ.

Военно-морскія учебныя заведенія.

Но однимъ изъ самыхъ важныхъ предметовъ попеченія Его Высочества были военно-морскія учебныя заведенія, какъ заключавшія въ себѣ будущность флота.

При всеобщемъ, послѣ Крымской войны, движеніи къ усовершенствованію всего государственнаго и общественнаго строя, морскія учебныя заведенія не могли, въ свою очередь, оставаться при прежнемъ устройствѣ и не подвергнуться преобразованію, которое, по важности самаго предмета, состоялось, однако, не вдругъ, а произведено съ крайнею осторожностью. Чтобы узнать основательно ихъ устройство, достоинства и недостатки, Его Высочество не довольствовался докладами начальниковъ заведеній и личнымъ осмотромъ, но прибѣгнулъ къ по-

средству особыхъ ревизіонныхъ коммисій, изъ которыхъ одна была отъ Министерства народнаго просвѣщенія, а другая отъ Штаба военно-учебныхъ заведеній. Въ то же время, желая обратить на дѣло воспитанія вниманіе публики и вообще лицъ образованныхъ, Его Высочество разрѣшилъ допустить на страницахъ «Морского Сборника» полезную полемику, и въ журналѣ явились замѣчательныя статьи финляндскаго педагога Бемма, профессора Пирогова и капитана 1 ранга Шестакова по вопросамъ о воспитаніи. При разборѣ собранныхъ матеріаловъ о надлежащемъ воспитаніи въ Англіи, Швеціи и Сѣверо-американскихъ штатахъ, недостатки нашихъ морскихъ учебныхъ заведеній, во главѣ которыхъ стоялъ всегда Морской корпусъ, обнаружились такъ рельефно, что потребовалось уже, не ограничиваясь частными улучшеніями, приступить къ коренному ихъ преобразованію. Главные недостатки заключались: а) въ смѣшеніи общаго образованія съ спеціальнымъ, б) въ раннемъ возрастѣ воспитанниковъ, принимавшихся въ заведеніе не по выбору способнѣйшихъ къ морской службѣ, а по старшинству въ кандидатскихъ спискахъ, в) въ слишкомъ большомъ занятіи фронтовою службою, въ ущербъ класснымъ занятіямъ, г) въ недостаточности практическаго морского образованія и въ неудовлетворительной организаціи курсовъ, при слабыхъ способахъ преподаванія и выбора руководствъ, и д) въ слишкомъ большомъ числѣ учащихся, не соотвѣтствовавшемъ дѣйствительнымъ потребностямъ парового флота. Съ другой стороны, произведенныя ревизіи заведеній обнаружили легкость физическаго осмотра при пріемѣ дѣтей, вслѣдствіе чего въ учебныя заведенія принимались часто болѣзненные отъ природы юноши, которыхъ тяжелыя условія морской службы заставляли впослѣдствіи стремиться къ полученію береговыхъ должностей.

Составленіе проекта преобразованій морскихъ учебныхъ заведеній поручено было генералъ-адъютанту графу Путятину, а между тѣмъ, съ 1856 года, Морское министерство поставило себѣ цѣлью—рядомъ послѣдовательныхъ мѣръ—облегчить переходъ къ полному преобразованію. Мѣры эти заключались: въ закрытіи кандидатскихъ списковъ; въ упраздненіи морской роты, существовавшей при Александровскомъ кадетскомъ корпусѣ; въ расформированіи учебно-морского рабочаго экипажа, кондукторскія роты котораго преобразованы были въ *Инженерное и Артиллерійское училище*, съ подраздѣленіемъ воспитанниковъ на три факультета: корабельныхъ инженеровъ, инженеръ-механиковъ и морскихъ артиллеристовъ; въ переименованіи 1-го штурманскаго полуэкипажа въ *Штурманское училище*, въ учрежденіи для воспитанниковъ низшихъ классовъ морскихъ учебныхъ заведеній трехъ *гимназій*: въ Кронштадтѣ, Петербургѣ и Николаевѣ, изъ которыхъ молодые люди въ сознательномъ уже возрастѣ могли бы поступать на морскую службу, по состязательному экзамену; въ упраздненіи при Морскомъ корпусѣ юнкерскихъ классовъ и гардемаринской роты, вмѣсто которой учреждены были на флотѣ въ 1860 году званія *гардемариновъ* и *кондукторовъ* (*).

Для доставленія молодымъ людямъ возможности провѣрить на практикѣ теоретическія свои познанія,

(*) Нововведеніе это вызвано признаннымъ въ то время неудобствомъ производить воспитанниковъ по выпускѣ изъ заведеній прямо въ офицеры, почему они и должны были пробыть два года на дѣйствительной службѣ и уже по экзамену получать чинъ мичмана или прапорщика корпусовъ: морской артиллеріи, флотскихъ штурмановъ, корабельныхъ инженеровъ и инженеръ-механиковъ; въ силу такого учрежденія состоялись упраздненія Черноморской штурманской роты и Черноморской роты флотскихъ кадетъ, съ переводомъ воспитанниковъ послѣдней гардемаринами на флотъ, а воспитанниковъ первой—кондукторами.

пріобрѣтенныя на школьной скамьѣ, Министерство стало ежегодно посылать гардемариновъ и кондукторовъ изъ Кронштадта на военномъ фрегатѣ въ отдаленное океанское плаваніе, что продолжалось до 1882 года, когда званія гардемариновъ и кондукторовъ были упразднены съ образованіемъ при Морскомъ училищѣ опять гардемаринской роты.

Въ 1862 г. послѣдовало преобразованіе бывшихъ офицерскихъ классовъ при Морскомъ корпусѣ въ *Академическій курсъ морскихъ наукъ*, съ тремя отдѣленіями: гидрографическимъ, кораблестроительнымъ и механическимъ, причемъ отмѣнено было существовавшее производство въ слѣдующій чинъ лицъ, окончившихъ курсъ наукъ въ офицерскомъ классѣ, съ выдачею только диплома (*). Руководящею мыслію при основаніи этого новаго учрежденія было желаніе имѣть на флотѣ ученыхъ техниковъ-спеціалистовъ по каждой изъ главныхъ отраслей морского дѣла, тогда какъ получавшіе въ бывшихъ офицерскихъ классахъ общее всестороннее образованіе, чтобы потомъ спеціализировать себя въ одномъ изъ предметовъ, должны были прибѣгать къ упорному самостоятельному труду. Для артиллерійскаго же высшаго образованія, морскимъ офицерамъ облегченъ былъ доступъ въ Михайловскую артиллерійскую академію.

Морской академическій курсъ, видимо, служилъ только переходною ступенью къ академіи, которая въ 1877 году, въ день исполнившагося 50-ти лѣтняго существованія офицерскихъ классовъ, и получила свое

(*) Съ 1862 года успѣшно окончившимъ полный курсъ присвоивалось ношеніе аксельбанта, равно и всѣмъ тѣмъ, которые кончили курсъ въ офицерскихъ классахъ, но въ 1866 году, вмѣсто аксельбанта, присвоенъ былъ особый знакъ для ношенія на правой сторонѣ груди.

основаніе, при переименованіи Академическаго курса въ *Николаевскую Морскую академію,* названную такъ въ память основателя этого высшаго морского учебнаго заведенія, Императора Николая I.

Въ Академіи положено имѣть 4 отдѣленія, изъ которыхъ первыя три специальныя: по гидрографіи, кораблестроенію, механикѣ и четвертое — военно-морское, съ курсомъ морской стратегіи, артиллеріи и миннаго искусства.

Проектъ графа Путятина о коренномъ преобразованіи морскихъ учебныхъ заведеній первоначально примѣненъ былъ съ 1862 года къ Морскому кадетскому корпусу, переименованному въ *Морское училище,* въ которомъ учебный курсъ обнималъ три отдѣла: приготовительный, общій и спеціальный. Пріему въ Морское училище предшествовалъ состязательный экзаменъ для юношей отъ 14-ти до 16-ти лѣтняго возраста, прошедшихъ курсъ пяти классовъ гимназіи (*). Практическія морскія плаванія стояли на первомъ планѣ (**).

Артиллерійскіе воспитанники въ 1867 году присоединены были къ штурманскому училищу. Инженерное же училище въ 1872 году переведено въ Кронштадтъ и присоединено къ штурманскому и артиллерійскому, подъ общимъ названіемъ *Техническаго училища Морского вѣдомства,* съ раздѣленіемъ воспитанниковъ его на четыре отдѣла: артиллерійскій, штурманскій, кораблестроительный и механическій. Въ это училище, на осно-

---

(*) Позже, въ отношеніи возраста воспитанниковъ, было сдѣлано для Морского училища отступленіе, учрежденіемъ особыхъ приготовительныхъ классовъ для малолѣтнихъ въ возрастѣ отъ 12—15 лѣтъ, принимавшихся на казенное содержаніе. Такое отступленіе вызывалось прямою необходимостью, чтобы поддержать ту традиціонную связь, во имя которой нѣсколько поколѣній въ одномъ и томъ же семействѣ принадлежали флоту.

(**) Для практическаго плаванія воспитанниковъ Морского и Техническаго училищъ стали ежегодно вооружаться особые отряды судовъ, плавающіе по балтійскимъ портамъ.

ваніи новаго проекта, поступали по состязательному экзамену молодые люди въ возрастѣ отъ 15—17 лѣтъ, прошедшіе курсъ не менѣе пяти классовъ гимназіи.

Одновременно съ преобразованіями Министерство обратило серьезное вниманіе на улучшенія дѣйствующихъ по Морскому вѣдомству законоположеній.

Законодательныя работы: изданіе уставовъ и переустройство судебной части.

Быстрыя перемѣны, совершавшіяся при пересозданіи флота изъ паруснаго въ броненосный, указали прежде всего на неотложную необходимость пересмотра Морского устава, введеннаго для судовъ флота въ 1853 году. Пересмотръ устава исполненъ былъ въ 1868 году особою коммисіею, въ которой принималъ участіе и Его Императорское Высочество, Великій Князь Алексій Александровичъ. Всѣ почти раздѣлы устава подверглись измѣненіямъ и дополненіямъ и съ 1870 года онъ, уже въ новомъ изданіи, сталъ примѣняться на флотѣ.

Затѣмъ, въ силу той же необходимости, былъ выработанъ Хозяйственный уставъ для военныхъ судовъ, возлагавшій непосредственное завѣдываніе судовымъ имуществомъ, отчетностью и расходованіемъ матеріаловъ на судовыхъ офицеровъ—ревизоровъ, тогда какъ хозяйственная часть до того времени лежала на командирахъ судовъ, и безъ того уже обремененныхъ прямыми своими обязанностями.

Также изданы были штаты и положенія по снабженію судовъ предметами по части судостроительной, артиллерійской, штурманской, медицинской и маячной (для плавучихъ маяковъ); въ видахъ упрощенія администраціи, были составлены положенія о денежномъ содержаніи на берегу какъ офицеровъ и гражданскихъ чиновъ, такъ и матросовъ. Новыми положеніями численность окладовъ сокращена до минимума, и различные виды денежнаго содержанія приведены къ двумъ видамъ: жалованью по чинамъ и содержанію по должностямъ.

Но важнѣйшими законодательными работами Морского министерства, въ эпоху царствованія Императора Александра II, были подготовительныя занятія ко введенію въ дѣйствіе судебно-морскихъ уставовъ, основанныхъ на началахъ состязательнаго, гласнаго и устнаго судопроизводства.

Недостатки существовавшаго въ Имперіи судопроизводства давно обращали на себя вниманіе правительства, главнымъ образомъ, медленностью самаго судебнаго процесса. Медленность эта была необходимымъ послѣдствіемъ тѣхъ устарѣвшихъ канцелярскихъ формъ, какія существовали и практиковались у насъ едва-ли не со временъ Петра Великаго. Оцѣнка проступковъ подчиненныхъ, преданіе суду и наложеніе наказаній по судебному приговору много зависѣли отъ воли начальниковъ, а въ лицѣ предварительныхъ слѣдственныхъ коммисій соединялись обязанности слѣдователя, обвинителя, защитника и судьи, тогда какъ обвиняемые, по незнанію иногда законовъ, лишались многихъ способовъ приводить доказательства въ свою защиту. Фактически главнымъ вершителемъ дѣлъ въ судебныхъ коммисіяхъ былъ, обыкновенно, оберъ-аудиторъ, отъ мнѣнія котораго, большею частію, и зависѣла судьба обвиняемыхъ, причемъ вся письменная процедура суда облекалась, по тогдашнимъ порядкамъ, канцелярскою тайною.

Со вступленіемъ на престолъ Императора Александра II, возвѣстившаго въ манифестѣ 1856 года «да правда и милость царствуютъ въ судахъ», въ высшихъ административныхъ сферахъ не только уже были намѣчены предположенія объ улучшеніи этой важной отрасли государственнаго управленія, но и составлены вчернѣ проекты новыхъ судебныхъ уставовъ, на началахъ отдѣленія судебной части отъ слѣдственной и административной.

Идя на встрѣчу требованіямъ духа времени, Его Высочество Генералъ-Адмиралъ учредилъ въ 1857 году при аудиторіатскомъ департаментѣ Морского вѣдомства особую коммисію для пересмотра уголовныхъ морскихъ законовъ вообще и законовъ судопроизводства въ особенности и въ тоже время командировалъ заграницу спеціалистовъ, чтобы собрать матеріалы изъ современнаго законодательства иностранныхъ морскихъ державъ. На основаніи полученныхъ такимъ путемъ свѣдѣній, составленъ былъ генералъ-аудиторомъ флота, дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ Глѣбовымъ, проектъ устава морского судоустройства и судопроизводства, проектированный на началахъ самостоятельности, устности и гласности уголовнаго процесса и обезпеченія правъ защиты обвиняемаго. Этотъ проектъ много содѣйствовалъ потомъ общей судебной реформѣ (*).

Въ 1864 году былъ установленъ въ Имперіи судъ на новыхъ началахъ гласнаго и публичнаго разсмотрѣнія дѣлъ, давшій толчокъ къ коренному измѣненію судебной части и въ Морскомъ вѣдомствѣ. При совокупныхъ дѣйствіяхъ министерствъ Военнаго и Морского, выработанъ былъ подробный *Военно-морской судебный уставъ*, примѣнительно къ общему положенію, и Высочайше утвержденъ 15 Мая 1867 года; образованныя по этому уставу новыя судебныя учрежденія открыли свои дѣйствія въ портахъ: Петербургскомъ, Кронштадтскомъ, Ревельскомъ, Свеаборгскомъ и Архангельскомъ (**).

(*) Въ занятіяхъ Морского министерства по судебной части генералъ-аудиторъ Глѣбовъ оказалъ большія услуги; замѣчательныя юридическія познанія его много содѣйствовали успѣшному разрѣшенію вопросовъ въ этой отрасли морского управленія.

(**) Ранѣе сего состоялось Высочайшее повелѣніе объ ограниченіи тѣлесныхъ наказаній для нижнихъ чиновъ; по этому милостивому повелѣнію Его Величества нижніе чины могли наказываться только въ тѣхъ случаяхъ, когда попадали въ разрядъ штрафованныхъ.

По новому уставу, отмѣнившему всѣ прежнія военно-морскія судебныя инстанціи, были образованы: *Экипажный судъ*—для незначительныхъ преступленій нижнихъ чиновъ, *Военно-морской судъ*—для всѣхъ чиновъ Морского вѣдомства и *Главный военно-морской судъ*, учрежденный въ С.-Петербургѣ, въ качествѣ верховнаго кассаціоннаго суда, которому подлежатъ разбирательства жалобъ и протестовъ на приговоры военно-морскихъ судовъ. Вслѣдъ за изданіемъ новаго судебнаго устава, введеннаго и для командъ черноморской флотиліи, послѣдовало изданіе новаго воинскаго устава о наказаніяхъ уголовныхъ и исправительныхъ. Позже, въ 1870 и 1871 годахъ, изданы были положенія о производствѣ суда во время плаванія, о порядкѣ производства дѣлъ о крушеніяхъ и поврежденіяхъ судовъ и военно-морской дисциплинарный уставъ, завершившій дѣятельность Морского министерства по разработкѣ морского уголовнаго судопроизводства (*).

Устройство портовъ, адмиралтействъ и заводовъ.

На ряду съ преобразованіями и реформами въ военно-морскомъ и административномъ строяхъ, Морское министерство проявляло усиленную дѣятельность въ портовыхъ и адмиралтейскихъ сооруженіяхъ и устройствѣ различныхъ мастерскихъ и заводовъ.

Введеніе и быстрое развитіе у насъ броненоснаго флота вызвали огромную строительную дѣятельность въ главныхъ нашихъ портахъ и потребовали сооруженія новыхъ элинговъ, мастерскихъ, магазиновъ и проч.,

(*) При перечисленіи всѣхъ изложенныхъ преобразованій нельзя не упомянуть объ устройствѣ, въ 1862 г., при казарменныхъ помѣщеніяхъ въ портахъ, а также на военныхъ судахъ особыхъ карцеровъ и о приспособленіи, въ 1864 г., круглаго башеннаго зданія въ С.-Петербургѣ (въ Новой Голландіи) для помѣщенія въ немъ Военно-исправительной тюрьмы Морского вѣдомства, на 200 человѣкъ, съ одиночными камерами.

равно какъ приспособленія большей части адмиралтейскихъ зданій къ новому назначенію.

Для современнаго броненоснаго судостроенія Морское министерство избрало порты Петербургскій и Кронштадтскій. Въ первомъ, именно въ Новомъ адмиралтействѣ и на Галерномъ островкѣ, стали возводиться всѣ сооруженія, необходимыя для постройки корпусовъ броненосныхъ судовъ; во второмъ—всѣ сложныя многочисленныя приспособленія для обшивки судовъ бронею и окончательной ихъ отдѣлки; изготовленіе же брони водворилось на Адмиралтейскихъ ижорскихъ заводахъ.

Съ того времени (1862 г.), Новое адмиралтейство получило совершенно иной видъ и устройство: существовавшіе въ немъ элинги пришлось расширить и приспособить для желѣзнаго судостроенія; старый же мортоновъ элингъ—капитально исправить и устроить при немъ паровой механизмъ. Для лучшаго сосредоточенія портоваго хозяйства въ одномъ мѣстѣ, упразднены были всѣ мастерскія Главнаго адмиралтейства, а въ Новомъ возведены паровыя мастерскія съ чрезвычайно сложными механизмами и станками, въ нихъ поставили громадныя печи для накаливанія желѣза, гидравлическіе прессы, паровые молоты, желѣзные перекидные двигающіеся краны, устроены и обширные плазы, металлическіе сараи для храненія дубовыхъ и цѣнныхъ деревъ; къ элингамъ, вдоль и внутри главныхъ мастерскихъ, проложены рельсовые пути, проведены всюду водопроводы и газопроводы. Всѣ эти сооруженія превратили петербургское адмиралтейство въ самую оживленную броненосную верфь, и судостроительныя работы получили возможность производиться безостановочно днемъ и ночью.

Въ Кронштадтскомъ портѣ, прежде всего, сооруженъ былъ мортоновъ элингъ для вытаскиванія судовъ, вмѣстимостью до 1.200 тоннъ, а существовавшіе доки Пе-

*

тровскіе и Николаевскій были на столько расширены и углублены, что могли вмѣщать суда большихъ ранговъ для производства ремонтныхъ работъ. Кромѣ этихъ доковъ, приступлено было съ 1861 года къ постройкѣ новаго дока, вблизи пароходнаго завода, въ 500 футъ длиною и въ 27 футъ глубиною, который, по его окончаніи, въ 1876 году, былъ названъ «Константиновскимъ». Это замѣчательное гидротехническое сооруженіе потребовало на свое выполненіе 15 лѣтъ времени и свыше $2^1/_2$ милліоновъ рублей. Докъ снабженъ водоотливными машинами новѣйшаго типа, дающими возможность осушать его въ теченіи 2-хъ часовъ. Мелководныя гавани были углублены. Для храненія казеннаго имущества, разбросаннаго прежде по зданіямъ около петровскихъ доковъ и у пароходнаго завода, были построены два адмиралтейства: одно—у петровскихъ доковъ, названное посему *Доковымъ адмиралтействомъ*, другое—у пароходнаго завода и гаваней, названное *Новымъ адмиралтействомъ*. Для угольныхъ и другихъ запасовъ построены удобные сараи и магазины, а всѣ мастерскія снабжены такими же механизмами, какъ и въ петербургскомъ портѣ, равно всюду проложены рельсовые пути, водопроводы и газопроводы. Кронштадтскій пароходный заводъ получилъ современное устройство—былъ снабженъ многочисленными станками для обдѣлки вещей и механическими подъемными средствами.

Въ 1867 году Петербургскій портъ причисленъ былъ къ главнымъ портамъ, но управлялся на особомъ положеніи: портовое управленіе состояло изъ конторы надъ портомъ, коммисаріатской, артиллерійской и строительной частей и изъ коммисіи военнаго суда.

Устройство другихъ нашихъ портовъ и адмиралтействъ производилось въ мѣрѣ предоставлявшихся Морскому министерству денежныхъ средствъ. Но средства эти

продолжали быть настолько ограниченными, по причинѣ крайне стѣсненнаго положенія государственныхъ финансовъ, что Министерство неизбѣжно должно было ограничивать свои требованія предѣлами крайней необходимости. Съ этою цѣлью, оно исключало всѣ новые расходы, отлагая ихъ до лучшихъ финансовыхъ обстоятельствъ, ограничивало заграничное плаваніе судовъ и многія строительныя работы предѣлами крайней необходимости, допуская новыя постройки лишь для потребностей техническихъ и военныхъ.

Въ заботахъ о возможномъ сокращеніи своихъ расходовъ, Морское министерство обратило вниманіе на то, что одна изъ причинъ, увеличивавшихъ морскія смѣты, заключалась въ необходимости содержать портовыя учрежденія въ разныхъ моряхъ, и что разбросанность портовъ, раздробляя денежныя и матеріальныя средства, вынуждала употреблять часть ихъ на такія учрежденія, которыя для боевыхъ силъ флота имѣли лишь вспомогательное значеніе.

Упраздненіе Архангельскаго и Астраханскаго портовъ.

Къ числу такихъ учрежденій принадлежалъ Архангельскій портъ. Желѣзное судостроеніе сразу умалило значеніе этого сѣвернаго порта, по причинѣ изгнанія изъ употребленія лиственицы и сосны, входившихъ въ корпусъ прежнихъ судовъ. Къ тому же принято было во вниманіе и мелководье Двинскаго бара, чрезъ который, безъ особаго риска, нельзя было проводить большихъ судовъ. По всѣмъ этимъ причинамъ дальнѣйшее существованіе главнаго Архангельскаго порта признано было безполезнымъ для Морского вѣдомства, и въ 1862 году онъ былъ упраздненъ. Оставлены лишь гидрографическая часть и необходимое число военныхъ судовъ собственно для надобностей маячной службы.

Затѣмъ при руководствѣ подобными же соображеніями, дошла очередь и до Астраханскаго порта, географиче-

ское положеніе котораго оказалось неудобнымъ для паровой каспійской флотиліи. Такое неудобство, давно впрочемъ сознававшееся Морскимъ министерствомъ, вызвало сооруженіе на Баиловомъ мысѣ въ Каспійскомъ морѣ Бакинскаго порта, какъ болѣе отвѣчавшаго нуждамъ флотиліи, гдѣ еще въ 1855 году былъ построенъ механическій заводъ для ея ремонтированія. Состоявшееся въ 1867 году упраздненіе Астраханскаго порта ускорило устройство Бакинскаго.

Учрежденіе Владивостокскаго порта.

При новомъ устройствѣ нашихъ портовъ, адмиралтействъ и заводовъ, состоялось созданіе и другого порта, на берегахъ Тихаго океана, во Владивостокѣ, получившемъ въ настоящее время значеніе первостепенной важности.

Николаевскій портъ на Амурѣ уже не соотвѣтствовалъ болѣе ни мѣстнымъ надобностямъ сибирской флотиліи, ни общимъ потребностямъ Морского вѣдомства. Находясь слишкомъ далеко отъ моря, такой портъ не былъ доступенъ для нашихъ океанскихъ крейсеровъ и для свободнаго плаванія судовъ тамошней флотиліи. Требовалось отыскать болѣе удобный пунктъ, въ южной мѣстности, доступный для свободнаго сообщенія съ моремъ, и таковымъ пунктомъ оказался Владивостокъ, въ который съ 1871 г. и стали переноситься портовыя учрежденія изъ Николаевска, и куда переведенъ былъ также и Амурскій экипажъ, переименованный въ 1874 г. въ Сибирскій.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, для представленія главному мѣстному распорядителю бо́льшей власти и самостоятельности дѣйствій, командиръ Николаевскаго порта наименованъ былъ главнымъ командиромъ портовъ Восточнаго океана, съ подчиненіемъ его непосредственно Министерству. Съ того времени Владивостокъ сталъ получать все большее и большее значеніе, замѣняя первоначальныя дере-

вянныя постройки сооруженіями, вызывавшимися постояннымъ въ немъ присутствіемъ океанскихъ нашихъ крейсеровъ, которые ежегодно стали посылаться изъ Кронштадта въ Тихій океанъ. На берегахъ этого океана образовалась, такимъ образомъ, наша постоянная морская станція.

Въ раіонѣ балтійскаго вѣдомства коренному преобразованію подверглись одновременно съ главными портами и Адмиралтейскіе ижорскіе заводы. Съ замѣною въ судостроеніи дерева желѣзомъ, явилась надобность въ переустройствѣ заводовъ для введенія въ нихъ различныхъ усовершенствованій, вызывавшихся потребностями техники. Въ помощь водѣ, какъ силѣ движущей, приданъ былъ паръ. Старыя мастерскія оказались и малыми и неудобными. Потребовалось создать вновь желѣзопрокатный заводъ, литейную и механическую мастерскія, построить второй элингъ для желѣзныхъ судовъ малаго ранга, и второй желѣзопрокатный заводъ (1875 г.). До какой степени и какъ скоро измѣнялись техническія требованія, можно видѣть изъ того, что мастерскія для изготовленія желѣзныхъ плитъ на броненосныя суда потребовали въ 1863 году совершенной передѣлки, такъ какъ, вмѣсто выдѣлывавшейся до этого времени слоистой брони, оказалось нужнымъ изготовлять для прикрытія судовъ сплошную броню до 6-ти, а затѣмъ и до 15 дюймовъ толщиною.

Привлеченіе къ судостроенію частныхъ лицъ и предпріятій; Балтійскій заводъ.

Но съ введеніемъ желѣзнаго броненоснаго судостроенія, потребность въ металлахъ увеличилась на столько, что Министерство убѣдилось въ невозможности выполнить достаточно скоро предстоявшую ему задачу, помощью однихъ казенныхъ заводовъ и верфей. А такъ какъ веденіе дѣла по постройкѣ броненосныхъ судовъ Высочайше предоставлено было въ 1863 и 1864 годахъ Управляющему Морскимъ министерствомъ, съ правомъ

избирать для производства работъ тѣ способы, которые имъ будутъ признаны наиболѣе удобными и выгодными, то, пользуясь этимъ полномочіемъ, Министерство обратилось съ своими заказами къ существовавшимъ въ Петербургѣ частнымъ владѣльцамъ желѣзо-дѣлательныхъ заводовъ: *Балтійскому*, во главѣ котораго стояли англичане Карръ и Макферсонъ, и *Невскому*, принадлежавшему Семенникову и Полетикѣ. Развитіе вблизи главнаго нашего судостроительнаго порта желѣзодѣлательной промышленности являлось болѣе выгоднымъ, нежели доставка металловъ съ казенныхъ уральскихъ заводовъ, по ихъ отдаленности и плохимъ путямъ сообщенія.

При содѣйствіи частныхъ заводовъ, получилась возможность, въ короткій сравнительно срокъ, построить четыре броненосныхъ фрегата, двѣ батареи, три башенныхъ лодки и десять мониторовъ. Съ сокращеніемъ же въ 1867 году смѣты Морского министерства до $16^1/_2$ милліоновъ руб., пришлось ограничить дальнѣйшую поддержку заводовъ, которые, безъ заказовъ Морского вѣдомства, скоро и оказались несостоятельными. Особенно это отразилось на Балтійскомъ заводѣ, который въ 1872 г. такъ запутался въ дѣлахъ и задолжалъ Морскому министерству, что вынужденъ былъ прекратить всѣ платежи; въ 1873 году онъ перешелъ къ новымъ владѣльцамъ, которые, въ качествѣ учредителей, образовали въ Англіи акціонерное общество для эксплоатаціи завода. Невскій же заводъ, перейдя въ руки русскаго акціонернаго общества, обратилъ свою дѣятельность на желѣзно-дорожныя потребности.

Балтійскій заводъ, въ рукахъ новаго англійскаго общества, хотя и обезпечилъ себя заказами отъ Морского вѣдомства и отъ Министерства Путей Сообщенія, но, не имѣя денежныхъ средствъ на успѣшное веденіе дѣлъ, обратился за поддержкою къ Морскому министер-

ству. Заводъ получилъ эту поддержку, такъ какъ Министерство продолжало преслѣдовать патріотическую цѣль: поощрять мѣстную желѣзо-дѣлательную промышленность и избѣгать заграничныхъ заказовъ. Въ 1877 г. испрошено было Высочайшее разрѣшеніе на поддержаніе дальнѣйшаго существованія Балтійскаго завода, подъ условіемъ преобладающаго вліянія казны въ дѣлахъ завода и преобразованія Общества въ русское. На должность управляющаго заводомъ приглашенъ былъ тогда же свѣдущій техникъ—отставной кап.-лейтенантъ Кази (*), который и пробылъ въ этой должности 17 лѣтъ; въ теченіи этого времени Балтійскій заводъ построилъ много отличныхъ судовъ для нашего флота.

Перевооруженіе судовъ новою артиллеріею; Обуховскій заводъ.

Среди усиленной дѣятельности по устройству адмиралтействъ для успѣшнаго судостроенія, Министерство должно было обратить особенное вниманіе на вооруженіе судовъ современною артиллеріею.

Слѣдя за всѣми изобрѣтеніями и усовершенствованіями по артиллерійской части, участвуя непосредственно практическими опытами въ дальнѣйшей технической разработкѣ вопросовъ относительно калибра орудій и

(*) Кази, Михаилъ Ильичъ, род. 1839 г. Окт. 24, сконч. 1896 г. Іюля 24. Образованіе получилъ въ Черноморской юнкерской школѣ и въ мичмана произведенъ въ 1858 году, съ увольненіемъ на суда коммерческаго флота. Свою морскую службу Кази провелъ на пароходахъ Русскаго общества пароходства и торговли, которое вскорѣ обратило вниманіе на выдающіяся техническія его способности и поручало неоднократно слѣдить въ Англіи за постройкою заказанныхъ Обществомъ пароходовъ, которые онъ и приводилъ въ Одессу. Въ 1868 году былъ уволенъ отъ службы по Морскому вѣдомству, послѣ чего, послѣдовательно, исправлялъ должность директора того же общества по морской части и завѣдывалъ контролемъ расходовъ Общества. Съ 1893 г. Кази участвовалъ въ разработкѣ различныхъ вопросовъ, возбуждавшихся въ Министерствѣ Финансовъ и былъ дѣятельнымъ членомъ Совѣта Мануфактуръ и Торговли и предсѣдателемъ Коммисіи по развитію торговаго судоходства.

вѣса снарядовъ, Морское министерство не могло не видѣть настоятельной необходимости занять въ артиллерійскомъ дѣлѣ такое же независимое отъ заграничныхъ заводовъ положеніе, какое успѣло занять въ дѣлѣ судостроенія.

Сильнѣйшія чугунныя пушки прежнихъ деревянныхъ судовъ оказались безсильными для дѣйствія по броненоснымъ судамъ: чугунъ легко разбивался при ударѣ о желѣзо, такъ какъ бомбовые снаряды имѣли внутри себя пустоту. Нужно было изобрѣсти и новыя орудія и новые снаряды. Результатомъ усердныхъ изысканій въ этомъ отношеніи явились *нарѣзныя* орудія, выбрасывающія сплошной продолговатый снарядъ, который оказался болѣе дѣйствительнымъ, нежели прежній, круглый. Но строители броненосныхъ судовъ стали стремиться къ утолщенію броневыхъ плитъ, и чугунныя нарѣзныя орудія вскорѣ обнаружили полную свою несостоятельность противъ новой брони. Очевидно, для орудій требовалось подыскать новый металлъ, могущій выдерживать большее количество заряда и сообщать ему дальній, разрушительный полетъ. Такимъ металломъ оказалась литая сталь, почему англійскія чугунныя орудія Армстронга, принятыя въ нашемъ флотѣ, скоро были вытѣснены стальными нарѣзными орудіями германскаго заводчика Круппа. Всѣ подобныя нововведенія шли съ такою поразительною быстротою, что заказы орудій заграницею не могли обезпечивать государственной нашей безопасности. Два подобныхъ крупныхъ заказа стальныхъ пушекъ большаго калибра, сдѣланные Круппу, стоившіе Морскому вѣдомству очень большихъ издержекъ, всего лучше показали неудобство зависимости отъ иностранныхъ заводчиковъ. Едва первый заказъ получился въ Петербургѣ, какъ уже въ устройствѣ стальныхъ орудій было сдѣлано новое усовершенство-

ваніе: заряжаніе съ дула замѣнилось заряжаніемъ съ казенной части. Такое обстоятельство навело Морское министерство на попытку учрежденія въ Россіи сталелитейнаго завода, чтобы изготовлять на немъ современную морскую артиллерію. Къ счастію, въ области сталелитейнаго дѣла, нашелся въ Россіи опасный соперникъ Круппа—горный инженеръ П. М. Обуховъ, начальникъ Златоустовскаго горнаго завода, начавшій производить опыты съ сталью еще въ 1854 году и водворившій съ 1860 года въ Златоустѣ способъ приготовленія пушечной стали, не уступавшей качествами издѣліямъ Круппа. Другимъ техникомъ, не менѣе предпріимчивымъ и свѣдущимъ въ заводской промышленности, былъ Н. И. Путиловъ (*). По иниціативѣ Морского министерства Обуховъ и Путиловъ взяли къ себѣ въ товарищество извѣстнаго подрядчика Кудрявцева, и устроили вблизи Петербурга заводъ, на участкѣ Александровской мануфактуры, уступленномъ товариществу со всѣми строеніями Его Высочествомъ Принцемъ Петромъ Георгіевичемъ Ольденбургскимъ.

(*) Путиловъ, Николай Ивановичъ, бывшій морской офицеръ, произведенный изъ гардемариновъ Морского корпуса въ мичмана въ 1837 году и окончившій спеціальное образованіе въ офицерскомъ классѣ при томъ же корпусѣ такъ блестяще, что оставленъ преподавать морскія науки въ гардемаринскихъ классахъ. Разстроенное здоровье рано принудило Путилова оставить морскую службу и, въ чинѣ лейтенанта, перейти на гражданскую, въ управленіе VI округа корпуса инженеровъ военныхъ поселеній. По выздоровленіи, онъ поступилъ на службу Морского вѣдомства чиновникомъ особыхъ порученій въ Кораблестроительный департаментъ, съ возложеніемъ на него въ 1854 году обязанности наблюдать за изготовленіемъ на частныхъ заводахъ паровыхъ машинъ для строившихся винтовыхъ лодокъ. Въ Крымскую войну, онъ оказалъ большое содѣйствіе по сооруженію винтовой флотиліи и плавучихъ батарей, а по окончаніи войны, оставивъ службу въ Морскомъ вѣдомствѣ, обратилъ свою дѣятельность на развитіе металлургической промышленности на сѣверѣ Россіи. Благодаря поддержкѣ Его Высочества

Такъ возникъ Обуховскій сталелитейный заводъ, созданіе коего стоило чрезвычайныхъ усилій, трудовъ, настойчивости и большихъ денежныхъ капиталовъ. По мѣрѣ устройства и распространенія завода, Высочайше разрѣшались, по ходатайству Его Высочества Генералъ Адмирала, выдачи заводу ссудъ, причемъ Морское министерство получило непосредственный надзоръ и участіе въ управленіи предпріятіемъ на все то время, пока заводъ не возмѣститъ казнѣ полученныхъ ссудъ (1.300.000 руб.). И такъ, своимъ возникновеніемъ Обуховскій заводъ, основанный въ 1863 году, обязанъ безпроцентнымъ ссудамъ (около 2½ милліоновъ руб.), отпущеннымъ первоначально изъ казны на это предпріятіе Обухову и Путилову, а дальнѣйшимъ своимъ существованіемъ — исключительно поддержкѣ Морского вѣдомства, неоднократно спасавшаго заводъ отъ полной ликвидаціи тѣми авансами, въ видѣ заказовъ, которые заводъ, состоя съ 1865 года подъ управленіемъ лица, назначеннаго отъ Морского вѣдомства (кап. лейт., нынѣ генералъ-лейтенанта и члена Адмиралтействъ—Совѣта А. А. Колокольцова) обязывался отработать. Благодаря такимъ счастливымъ обстоятельствамъ, Обуховскій заводъ къ 1884 году успѣлъ не только погасить долгъ казнѣ по ссудамъ, но и пріобрѣсти обширный еще ин-

---

Генералъ-Адмирала и Н. К. Краббе, Путиловъ все свое вниманіе обратилъ на производство желѣза изъ чугуна, устроивъ въ Финляндіи три завода, на которыхъ и сталъ приготовлять котельное желѣзо для флота, послѣ чего принялъ самое дѣятельное участіе въ постройкѣ и операціяхъ Обуховскаго сталелитейнаго завода. Путиловъ первымъ сталъ приготовлять снаряды изъ быстро-охлажденнаго чугуна, по своему способу, и имъ же съ 1868 г. установлено было въ Россіи производство желѣзныхъ рельсовъ и другихъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей. Грандіозное сооруженіе Морского канала къ Кронштадту своимъ осуществленіемъ обязано всецѣло проекту того же Путилова. Онъ скончался 18 Апрѣля 1880 года, въ чинѣ дѣйствительнаго статскаго совѣтника.

вентарь и оборотный капиталъ—около $2^1/_2$ милліоновъ рублей.

Заводъ сталъ снабжать какъ морскую, такъ и военно-сухопутную артиллерію современными орудіями всѣхъ калибровъ, выдѣлывая 12-ти дюймовыя орудія, вѣсомъ въ 2.266 пудовъ, и даже 16-ти дюймовыя, вѣсомъ до 75 тысячъ пудовъ, стрѣляющія снарядомъ въ 736 фунтовъ. Въ послѣднее десятилѣтіе царствованія Александра II, обуховская сталь введена въ употребленіе на постройку также паровыхъ котловъ и судовыхъ корпусовъ.

Кромѣ Обуховскаго завода, сверленіе и нарѣзка орудій производилась въ устроенной при Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ механической мастерской.

Минное дѣло.

Но пока европейскіе флоты перевооружались сильнѣйшею артиллеріею, въ Сѣверо-американскихъ штатахъ появилось новое разрушительное орудіе морской войны—*мины*. Правда, мины не были совершенною новостью для европейскихъ флотовъ и примѣнялись уже къ огражденію фарватеровъ и рейдовъ, но на нихъ смотрѣли только, какъ на силу вспомогательную, не давая имъ никакого примѣненія на военныхъ судахъ въ качествѣ самостоятельнаго орудія нападенія. Въ 1864 г., во время борьбы Южанъ съ Сѣверянами, американцы могли убѣдиться, какую страшную силу представляютъ мины, и это новое открытіе вызвало повсюду усиленную дѣятельность по разработкѣ вопроса объ усовершенствованіи разрушительнаго свойства минъ для истребленія непріятельскихъ судовъ. У насъ эта дѣятельность приняла совершенно самостоятельное направленіе. Вопросъ о введеніи минъ на судахъ изучался очень прилежно; теоретически—въ особой коммисіи при Артиллерійскомъ комитетѣ, а практически — на судахъ учебно-артиллерійскаго отряда и броненосной эскадры.

Сложность миннаго дѣла потребовала выдѣленія его въ особую специальность. Въ 1875 году состоялись у насъ положенія объ офицерскомъ минномъ классѣ и минной школѣ для нижнихъ чиновъ. На флотѣ появились учебный минный отрядъ, минные офицеры и минеры. Рядомъ съ теоретическимъ обученіемъ, начались практическія занятія, для которыхъ устроены физическій и минный кабинеты и лабораторія, снабженные всѣми необходимыми приборами, моделями и инструментами.

Первоначальныя откидныя шестовыя мины смѣнились цилиндрическими шестовыми (съ автоматическимъ замыкателемъ), а потомъ и самодвижущимися минами Уайтхеда, причемъ, вмѣсто обыкновеннаго пороха, мины стали снаряжаться болѣе разрушительнымъ средствомъ — пироксилиномъ. Новый родъ орудія вызвалъ и новый родъ судовъ — миноносокъ и миноносцевъ, и новые способы огражденія броненосныхъ судовъ: сѣтями, бонами, леерами и т. п., впрочемъ, мало дѣйствительными средствами, противъ грозныхъ аттакъ миноносокъ. Первые блестящіе опыты такого нападенія, какъ извѣстно, примѣнены были нашими миноносками въ послѣднюю Турецкую войну 1877—1878 годовъ.

Гидрографія. За время царствованія Императора Александра II гидрографія сдѣлала значительные успѣхи. Работы Морского министерства въ этомъ направленіи каснулись не только морей, но и озеръ: Ладожскаго и Онежскаго, не смотря на то, что гидрографическія изслѣдованія собственно внутреннихъ водъ не входятъ въ обязанность Морского министерства, причемъ успѣху работъ много способствовали паровыя суда. Съ другой стороны, и усовершенствованные инструменты дали возможность производить болѣе точныя изслѣдованія, наблюденія и вычисленія.

Точный гидрографическій и геодезическій методъ изслѣдованія былъ впервые примѣненъ къ Каспійскому морю, давно нуждавшемуся въ подробной описи. Прежній атласъ картъ этого моря страдалъ поверхностною съемкою береговъ и пробѣлами въ показаніяхъ глубинъ. Непрерывныя работы были начаты съ 1856 года, при помощи судовъ тамошней флотиліи и обширныхъ научныхъ средствъ, предоставленныхъ въ распоряженіе капитанъ-лейтенанта (впослѣдствіи контръ-адмирала) Ивашинцева, который, вмѣстѣ съ изслѣдованіями морскихъ глубинъ, производилъ изслѣдованія надъ температурою и плотностью воды въ разныхъ частяхъ моря и на различныхъ глубинахъ, а также собиралъ образцы грунтовъ и животныхъ, обитающихъ на большихъ глубинахъ. Трудъ этотъ былъ оконченъ въ 1873 году и, по своимъ результатамъ, могъ выдержать соперничество съ подобными работами въ другихъ государствахъ. Преемникомъ Ивашинцева (умер. въ 1871 году), контръ-адмираломъ Зарудным, съ такою же тщательностью была произведена въ 1873—1885 г. опись Чернаго и Азовскаго морей.

Въ Балтійскомъ морѣ гидрографическія работы производились преимущественно въ Абосскихъ и Аландскихъ шхерахъ и въ заливахъ Ботническомъ и Финскомъ. Финляндскія шхеры были ислѣдованы въ стратегическомъ отношеніи, для изученія свободнаго по нимъ плаванія нашихъ броненосныхъ судовъ, безъ помощи лоцмановъ и при отсутствіи предостерегательныхъ знаковъ. Изученіе шхеръ, начатое винтовыми лодками съ 1867 года, продолжалось до 1881 года.

Въ виду важнаго значенія судоходства по обширному Ладожскому озеру, гидрографическія работы на которомъ производились поверхностно лишь въ 30-хъ годахъ, Морское министерство, посредствомъ особой экспедиціи,

подъ командою полковника корпуса штурмановъ Андреева, предприняло подробное изслѣдованіе этого озера, продолжавшееся съ 1858 года по 1873 годъ, результатомъ чего появились атласъ картъ озера и описаніе послѣдняго.

Такъ какъ и Онежское озеро, считающееся, послѣ Ладожскаго, вторымъ по величинѣ въ Европѣ, пользуется не менѣе важнымъ значеніемъ для развитія судоходства, а между тѣмъ оно не подвергалось никакой описи и не имѣло поэтому путеводныхъ пособій, то для гидрографическихъ изслѣдованій его Морское министерство, совмѣстно съ министерствомъ Финансовъ и Олонецкимъ земствомъ, организовало въ 1873 году гидрографическую экспедицію, которая и окончила вполнѣ свои работы только къ 1895 году.

Бѣлое море, по недостатку денежныхъ средствъ, не могло быть подвергнуто надлежащему гидрографическому изслѣдованію, но и въ немъ были произведены нѣкоторыя изысканія военными судами, посылавшимися сюда въ 1870 году изъ Кронштадта, впрочемъ, для другихъ цѣлей; точно также отчасти изслѣдованы были, нѣсколько позже, Мурманскій берегъ и западный берегъ Новой земли.

Такія же отрывочныя изслѣдованія производились съ 1855 года и по берегамъ Приморской нашей области въ Восточномъ океанѣ: въ Амурскомъ и Уссурійскомъ заливахъ, въ заливѣ де Кастри, въ рѣкѣ Амурѣ и т. п. Въ 1865 году, лейтенантъ Старицкій, снабженный болѣе обильными научными средствами, былъ командированъ въ наши восточные порты для гидрографическихъ занятій, оконченныхъ имъ въ 1871 году. Пользуясь судами сибирской флотиліи, онъ астрономически опредѣлилъ много пунктовъ по прибрежью Восточнаго океана, произвелъ опись и промѣръ въ мѣстахъ, мало до него изслѣдованныхъ, какъ напр. въ Японскомъ морѣ. Плодомъ этихъ

работъ явились двѣ меркаторскія карты Сахалинскаго пролива, южной части Сахалина и планы рейдовъ тамошнихъ нашихъ портовъ. Такимъ образомъ работа Старицкаго послужила отличнымъ основаніемъ для пополненія морскихъ картъ по азіатскому берегу Восточнаго океана. Преемниками Старицкаго, въ данномъ случаѣ, были лейтенанты Елагинъ и Онацевичъ, обогатившіе гидрографію тамошнихъ водъ новыми изслѣдованіями въ Беринговомъ морѣ и Ледовитомъ океанѣ.

Маячная часть.

Одновременно съ усовершенствованіемъ гидрографическихъ пріемовъ при составленіи точныхъ морскихъ картъ, подверглась весьма важному улучшенію и маячная часть.

Въ царствованіе Александра II, освѣщеніе нашихъ морей вступило на дальнѣйшій путь развитія. По недостатку денежныхъ средствъ, наша маячная часть находилась въ весьма неудовлетворительномъ состояніи. Въ то время какъ въ Англіи и Франціи одинъ маякъ приходился на 12—13 миль береговой линіи, и даже въ Турціи на 44 мили, у насъ въ наиболѣе освѣщенномъ Финскомъ заливѣ одинъ маякъ приходился на 29 миль, въ балтійскомь бассейнѣ на 42 мили, въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ на 100 миль, а въ Каспійскомъ морѣ на 300 миль. При такомъ скудномъ освѣщеніи нашихъ водъ, весьма естественно, что крушенія торговыхъ судовъ повторялись массами, и что безопасность плаванія военныхъ судовъ была слабо гарантирована. По соглашенію съ Министерствомъ Финансовъ, стала отпускаться съ 1872 года въ Морское министерство опредѣленная ежегодная сумма на приведеніе маячной части въ должное устройство. Съ того времени послѣдовало значительное увеличеніе предостерегательныхъ огней, что можно видѣть изъ нижеслѣдующаго сравненія числа ихъ въ началѣ и въ концѣ царствованія.

	Число огней было: въ 1855 г.	въ 1880 г.
Въ Финскомъ заливѣ	29	52
» Рижскомъ заливѣ и Моонзундѣ.	4	7
» Балтійскомъ морѣ	6	12
» Ботническомъ заливѣ	3	11
» Черномъ морѣ	10	40
» Азовскомъ морѣ	5	16
» Каспійскомъ морѣ	3	13
» Бѣломъ морѣ	4	11
» Восточномъ океанѣ	1	7
Итого	65	169

Всѣ наши маяки въ 1855 году освѣщались съ помощью аппаратовъ отражательной системы. Величина аппаратовъ и степень напряженія ихъ свѣта зависѣла отъ числа рефлекторовъ и лампъ. Но эти аппараты вскорѣ (въ 1858 году) уступили мѣсто другимъ лампамъ, болѣе совершеннымъ, устроеннымъ по системѣ извѣстнаго физика Френеля, съ пламенемъ большихъ размѣровъ и преломляющими свѣтъ призматическими стеклами. При хорошемъ состояніи атмосферы, Френелевскій аппаратъ способенъ освѣтить горизонтъ на пространствѣ 18 миль сильнымъ, яркимъ лучемъ свѣта, чего не достигалось съ помощью прежнихъ металлическихъ рефлекторовъ. Поэтому наибольшая часть нашихъ маяковъ постепенно стала переосвѣщаться преломляющими аппаратами. Вмѣсто растительныхъ маслъ, введенъ съ 1876 года «петролеумъ», нѣкоторые же маяки стали уже освѣщаться и электричествомъ.

Кромѣ маяковъ, обращено было вниманіе и на увеличеніе количества существовавшихъ по берегамъ нашихъ морей опознательныхъ башенъ и знаковъ. Такихъ башенъ въ 1855 г. было у насъ 43, знаковъ 63, а въ 1880 году,

первыхъ — 66 и вторыхъ — 231. Были также приняты мѣры и къ улучшенію огражденія опасныхъ мѣстъ и фарватеровъ баканами особаго устройства, съ колоколами и безъ нихъ, а также съ фонарями. На самыхъ же опасныхъ мѣстахъ у нѣкоторыхъ мелей начали ставиться *плавучіе маяки.*

Лоцманская часть нашихъ портовъ значительно расширилась. Кромѣ Архангельскихъ, возникли новыя лоцманскія общества: *Петербургское*—для проводки судовъ между Кронштадтомъ и Петербургомъ, *Кронштадтское*—для той же цѣли и *Николаевское*—для проводки судовъ съ моря къ Николаеву.

Учрежденіе спасательныхъ станцій и Общества спасанія на водахъ.

Не смотря, однако, на всѣ эти мѣры, крушенія судовъ составляютъ и по настоящее время явленіе неизбѣжное, зависящее отъ весьма многихъ морскихъ случайностей.

Такъ какъ предотвратить такія событія нѣтъ возможности, то правительства всѣхъ морскихъ державъ издавна принимали человѣколюбивыя мѣры для поданія помощи бѣдствующему вблизи берега судну. Первый опытъ такой помощи дала намъ Англія, у береговъ которой чаще всего происходили и происходятъ крушенія судовъ. Появились спасательныя лодки Гретгеда (1780 г.) и Пика (1849 г.), изъ которыхъ первая не имѣла у насъ примѣненія по своему несовершенству, а вторая была принята Морскимъ министерствомъ въ 1858 году. Въ 1863 году послѣдовало учрежденіе четырехъ спасательныхъ станцій въ Финскомъ и Рижскомъ заливахъ и въ Балтійскомъ морѣ. До 1872 года Морское министерство могло содержать на свой счетъ въ Балтійскомъ морѣ и его заливахъ не болѣе, какъ пять спасательныхъ станцій и по одной лодкѣ системы Пика при плавучихъ маякахъ—въ Кронштадтѣ и Ревелѣ. Въ другихъ же моряхъ мы не имѣли ни одной вполнѣ

организованной станціи, такъ какъ содержаніе ихъ было бы обременительно для морского бюджета.

Пожертвованія, болѣе 60 тысячъ рублей, собранныя между моряками, въ память спасенія жизни Государя Императора Александра II 4-го Апрѣля 1866 года, на устройство спасательныхъ станцій въ русскихъ моряхъ, дали мысль образовать общество поданія помощи при кораблекрушеніяхъ, для котораго вышеозначенная сумма и послужила основнымъ капиталомъ и которое стало развивать свою дѣятельность при помощи членскихъ взносовъ и частныхъ пожертвованій. Уставъ общества былъ утвержденъ 3 Іюля 1871 года, и Ея Императорское Величество Государыня Императрица Марія Θеодоровна, будучи тогда Государынею Цесаревною, приняла общество подъ свое Августѣйшее покровительство.

Въ послѣдніе десять лѣтъ царствованія Императора Александра II Общество устроило 79 спасательныхъ станцій:

На Балтійскомъ морѣ	46
» Черномъ и Азовскомъ моряхъ . . .	26
» Бѣломъ морѣ и Сѣверномъ океанѣ . .	5
» Каспійскомъ морѣ	2

Улучшенія въ устройствѣ спасательныхъ приспособленій на судахъ флота и мѣры къ обезопасенію плаваній.

Человѣколюбивыя стремленія къ сохраненію человѣческихъ жизней побудили Морское министерство увеличить спасательныя средства и на военныхъ судахъ. Въ прежнее время средства эти были не велики: на каждое судно отпускалось по два и даже по одному, особо приспособленному, боченку и бую, или ночной колодѣ. Съ 1857 года послѣдовало значительное увеличеніе спасательныхъ судовыхъ средствъ, на судахъ заведены были пробковые тюфяки, спасательные съ линемъ ракеты, пробковыя обтянутыя парусиною кольца, пробковые пояса, буи съ усовершенствованнымъ фалшвееромъ и спасательныя шлюпки. Даже въ самой

конструкціи нашихъ броненосцевъ, съ 1864 г., стали вводиться особыя спасательныя средства, свойственныя клѣтчатой системѣ судовъ: двойное дно и непроницаемыя переборки. Въ конструкцію же миноносокъ и паровыхъ катеровъ введены, по бортамъ ихъ, воздушные ящики.

Покрытіе судовъ бронею, введя въ судовые корпуса массу желѣза, вызвало вопросъ о вліяніи этой массы на магнитную стрѣлку компаса, и потому обращено было своевременно особое вниманіе на девіацію судовыхъ компасовъ, съ точнымъ опредѣленіемъ которой такъ тѣсно связана безопасность плаванія. Поэтому въ 1864 г. учреждена компасная обсерваторія въ Кронштадтѣ, задачи которой состоятъ: въ повѣркѣ и изслѣдованіи астрономическихъ и физическихъ мореходныхъ инструментовъ; въ наблюденіи надъ магнитизмомъ всѣхъ построенныхъ и вновь строющихся у насъ броненосныхъ судовъ; въ опредѣленіи девіаціи и производствѣ магнитныхъ наблюденій на броненосныхъ судахъ; въ опредѣленіи полуденнаго времени и показаніи его судамъ, стоящимъ на рейдахъ и въ гаваняхъ, и въ правильной установкѣ компасовъ, подверженныхъ судовому магнитизму. Въ 1871 г. такая же обсерваторія была учреждена и въ Николаевѣ.

По причинѣ появленія въ западныхъ морскихъ державахъ практическихъ примѣненій метеорологіи къ предсказаніямъ погоды, могущимъ приносить мореплавателямъ много пользы, Морское министерство не могло, съ своей стороны, оставить этотъ вопросъ безъ должной разработки, поручивъ его вѣдѣнію Гидрографическаго департамента и устроило во всѣхъ портахъ метеорологическія станціи, снабженныя новѣйшими инструментами. Всѣ такія наблюденія сосредоточились въ Главной физической обсерваторіи въ Петербургѣ. Новая система

метеорологическихъ наблюденій введена Министерствомъ и на судахъ флота.

Съ улучшеніемъ нашей морской картографіи, послѣдовало изданіе лоцій и руководствъ для плаванія. Кромѣ сего обращено строгое вниманіе на должное снабженіе судовъ предметами по штурманской части и для производства сигналовъ днемъ и ночью; мастерская мореходныхъ инструментовъ, переведенная съ 1858 года изъ Колпина въ Петербургъ, значительно улучшена и присоединена къ Гидрографическому департаменту. Такую же мастерскую Министерство учредило въ 1872 г. и въ Николаевѣ. Изготовленіе всѣхъ мореходныхъ инструментовъ стало производиться въ Россіи.

Медицинская часть.

Рядомъ съ обширными реформами по устройству флота и по улучшенію быта морскихъ командъ, шло улучшеніе врачебной части, въ видахъ предупрежденія на флотѣ болѣзней и пресѣченія ихъ источниковъ. Въ этомъ отношеніи морская гигіена шагнула далеко, благодаря живому къ ней участію Его Высочества Генералъ-Адмирала.

Главнѣйшія дѣйствія морского медицинскаго управленія, по улучшенію ввѣренной ему отрасли, состояли: въ снабженіи морскихъ госпиталей и медицинскихъ частей въ портахъ новыми аппаратами, хирургическими инструментами и каталогами медикаментовъ, исправленными и дополненными; въ лучшемъ устройствѣ лазаретовъ, какъ судовыхъ, такъ и при командахъ на берегу; въ новомъ устройствѣ женскихъ и дѣтскихъ лазаретовъ при семейныхъ казармахъ, для первоначальнаго пособія заболѣвающимъ; въ составленіи медицинскихъ новѣйшихъ руководствъ и санитарныхъ инструкцій командирамъ судовъ, отправлявшихся въ дальнія заграничныя плаванія; въ изданіи положеній для госпиталей и лазаретовъ Морского вѣдомства и т. п. Обра-

щено было строгое вниманіе на изученіе быта матросовъ на судахъ различныхъ типовъ и при исполненіи ими различныхъ спеціальныхъ обязанностей; производились подробныя изслѣдованія организмовъ молодыхъ матросовъ въ командахъ, относительно физическаго ихъ сложенія для опредѣленія годности ихъ къ занятіямъ по той или другой спеціальности. Въ числѣ мѣръ по улучшенію медицинской части нельзя не упомянуть объ обученіи нѣкотораго числа матросовъ къ уходу за больными (учрежденіе санитаровъ) и объ установленіи должности лекарскихъ помощницъ въ женскихъ отдѣленіяхъ морскихъ госпиталей.

Дѣятельность морскихъ врачей выражалась не только въ приложеніи научныхъ познаній къ дѣлу врачеванія заболѣвающихъ чиновъ флота и къ гигіеническому надзору за состояніемъ здоровья командъ, но и въ ученыхъ занятіяхъ, имѣвшихъ предметомъ разработку медицинской науки, въ примѣненіи ея къ морской спеціальности. Для этого, по инціативѣ флота генералъ-штабъ-доктора Розенберга, учреждены были въ 1858 г. «Общества морскихъ врачей» въ портахъ: Петербургскомъ, Кронштадтскомъ и Николаевскомъ. Ученые труды ихъ печатались въ «Медицинскихъ прибавленіяхъ къ Морскому сборнику», издававшихся до 1882 года въ неопредѣленные сроки при Морскомъ медицинскомъ журналѣ, (съ 1882 года журналъ этотъ съ прежнимъ названіемъ «Медицинскія прибавленія къ Морскому сборнику» сталъ выходить ежемѣсячно, въ видѣ отдѣльныхъ книжекъ). Въ этихъ официальныхъ органахъ по части медицины помѣщались: отчеты морскихъ госпиталей, лазаретовъ и морскихъ командъ, медицинскія описанія плаванія нашихъ судовъ, отчеты по физическимъ изслѣдованіямъ назначенныхъ на флотъ новобранцевъ, статьи по дезинфекціи и вентиляціи казармъ и судовъ и пр.

Въ кругъ занятій морскихъ врачей входило также чтеніе популярныхъ лекцій въ кронштадтскомъ морскомъ собраніи по разнымъ предметамъ морской гигіены; а также и научныя бесѣды по различнымъ отдѣламъ врачебныхъ наукъ, устраиваемыя въ Николаевскомъ морскомъ госпиталѣ въ Кронштадтѣ.

Нѣкоторые изъ морскихъ врачей получали командировки заграницу для усовершенствованія своихъ познаній, причемъ имъ вмѣнялось въ обязанность знакомиться во всѣхъ подробностяхъ съ бытомъ матроса на иностранныхъ военныхъ судахъ, чтобы плоды наблюденій могли съ пользою примѣняться и въ нашемъ Морскомъ вѣдомствѣ.

Всѣ означенныя мѣры, въ связи съ произведенными улучшеніями въ пищѣ, одеждѣ, казарменномъ бытѣ и при замѣнѣ многихъ ручныхъ работъ механическими приспособленіями, не могли не повліять благодѣтельно на санитарное состояніе моряковъ. Врачебная морская статистика краснорѣчивыми цифрами подтвердила пользу этихъ улучшеній. Такъ напр., изъ «Обзора дѣятельности морского управленія въ Россіи за 1855—1880 г.» видно, что процентное отношеніе числа умершихъ на 1000 человѣкъ выразилось:

1856	г.	49,77	1864	г.	18,55
1857	»	31,04	1869	»	26,66
1858	»	25,07	1872	»	19,60
1859	»	22,76	1873	»	14,38
1860	»	16,68	1876	»	12,14
1862	»	13,47	1878	»	11,64

Такая же, въ процентномъ отношеніи, разительная перемѣна къ лучшему обнаружилась и въ отношеніи заболѣваній нижнихъ чиновъ, по сравненію съ предшествовавшими годами.

Наконецъ, въ видахъ улучшенія медицинской части на флотѣ, были учреждены въ трехъ нашихъ главныхъ портахъ новыя медицинскія должности *окулистовъ* и *консультантовъ по хирургіи*, какъ для изслѣдованія остроты зрѣнія, такъ и для изученія молодыми врачами наиболѣе необходимой имъ спеціальности.

Содѣйствіе Министерства къ учрежденію частныхъ пароходныхъ обществъ.

Среди различныхъ мѣропріятій, клонившихся къ преуспѣянію собственно учрежденій Морского вѣдомства, за время царствованія Александра II былъ выдвинутъ вопросъ и о созданіи у насъ частныхъ пароходныхъ обществъ, какъ имѣющихъ большое соотношеніе къ Морскому министерству.

Громадныя выгоды, извлеченныя въ Крымскую войну Англіей и Франціей изъ своихъ частныхъ пароходныхъ компаній, показали до очевидности всю пользу существованія парового коммерческаго флота. Намъ же, за неимѣніемъ таковаго, пришлось создавать его вновь на моряхъ Черномъ, Каспійскомъ и Бѣломъ. Выгода имѣть на Черномъ морѣ пароходное акціонерное общество для постояннаго сообщенія между Одессою и Константинополемъ сознавалась еще въ 30-хъ и 40-хъ годахъ, когда, для успѣха дѣла, Морское вѣдомство предоставило въ распоряженіе *Новороссійской пароходной экспедиціи* два пароходо-фрегата съ тѣмъ, чтобы въ военное время можно было обратить ихъ къ употребленію во флотѣ. Такимъ образомъ, это была первая счастливая мысль о двоякомъ значеніи пароходныхъ учрежденій въ Россіи, первая попытка наша въ дѣлѣ, на которое давно обращено уже было вниманіе морскими западными державами, но Крымская война положила конецъ этому предпріятію. А между тѣмъ, при обстоятельствахъ, въ которыхъ, послѣ войны, за отсутствіемъ Черноморскаго флота, находилось отечество наше съ небольшою черноморскою флотиліею, вопросъ

о созданіи, на случай войны, военно-транспортной морской силы въ Черномъ морѣ являлся предметомъ величайшей важности. Осуществленіе предпріятія, по образцу европейскихъ пароходныхъ компаній, при энергичной поддержкѣ Морского министерства, состоялось въ 1856 г., и на черноморскихъ водахъ было учреждено, при субсидіи отъ правительства, *Русское Общество Пароходства и Торговли*, для срочнаго сообщенія по портамъ Средиземнаго и Адріатическаго морей и по черноморскому побережью вдоль Кавказа, а равно между Одессою, Константинополемъ, Николаевымъ и азовскими портами. Для успѣха операцій такого грандіознаго предпріятія, Министерство, съ своей стороны, уступило 4 военныхъ парохода, бывшіе въ составѣ Черноморскаго флота, и участки земель для устройства необходимыхъ верфей и мастерскихъ.

Съ годами, Общество пароходства и торговли на столько расширило свои операціи, что пароходы его проникли и въ Китай, и въ Японію, а въ послѣднюю Турецкую войну оказали отечеству неоцѣнимыя услуги, въ особенности по перевозкѣ изъ турецк хъ портовъ въ Россію войскъ и тяжестей дѣйствующей нашей арміи. Это Общество, богатое морскими, рѣчными и береговыми приспособленіями, оперируетъ и въ настоящее время, при небольшой правительственной субсидіи, оправдавъ возлагавшіяся на него ожиданія.

Такое же содѣйствіе Морское министерство оказало въ дѣлѣ учрежденія частнаго пароходства и на Каспійскомъ морѣ.

Въ 1858 году признано было полезнымъ замѣнить существовавшее съ 1846 года на Каспійскомъ морѣ казенное почтовое пароходство частною пароходною компаніею. Учреждая такую компанію, Министерство имѣло въ виду: въ военномъ отношеніи—пріобрѣсти способы

легчайшаго передвиженія войскъ и всѣхъ военныхъ грузовъ изъ центра Россіи на восточный кавказскій берегъ; въ отношеніи экономическомъ—вызвать къ жизни неистощимыя производительныя силы Закавказья, чрезъ оживленіе торговыхъ его сношеній съ внутренними рынками и чрезъ разработку мало еще тронутыхъ богатствъ каспійскаго водянаго бассейна; наконецъ, въ политическомъ—сохранить моральное вліяніе Россіи въ прилегающихъ къ Каспійскому морю азіатскихъ странахъ.

Скорому учрежденію новой компаніи оказалъ содѣйствіе директоръ Общества волжскаго пароходства «Меркурій», г. Новосельскій, предложившій правительству учредить компанію на акціяхъ, для содержанія пароходнаго сообщенія по Каспійскому морю и р. Курѣ, и организовать общество «Кавказъ», съ капиталомъ въ 3 м. рублей. По утвержденіи въ 1858 году устава этого общества, правительство обязало его имѣть 20 пароходовъ съ баржами, для содержанія за опредѣленную плату почтовыхъ сообщеній, обязавшись, съ своей стороны, обезпечить общество предоставленіемъ для его судовъ казенныхъ грузовъ, главнымъ образомъ, провіанта.

Чтобы упрочить предпріятіе и увеличить способы къ достиженію цѣли, г. Новосельскій предложилъ слить свое дѣло съ дѣломъ общества «Кавказъ». Соединенному Обществу «Кавказъ и Меркурій» вмѣнялось въ обязанность содержать не менѣе 15-ти пароходовъ на Каспійскомъ морѣ, на Волгѣ, Окѣ, Камѣ, съ ихъ притоками и на Курѣ. Впослѣдствіи, уставъ этого общества подвергался измѣненіямъ и, вмѣсто обезпеченія груза казеннымъ провіантомъ, установлена была отъ правительства помильная плата. Морское министерство, съ своей стороны, для оказанія поддержки Обществу, передало ему почтовые свои пароходы, снабдило офицерами и командами и предоставило въ пользу общества упразд-

ненный въ 1867 году Астраханскій военный портъ, со всѣми его заведеніями, а въ Баку—мортоновъ элингъ. Процвѣтанію дѣлъ Общества много способствовало назначеніе въ составъ его дирекціи одного изъ выдающихся флотскихъ офицеровъ А. П. Жандра, значительно улучшившаго пароходство по р. Волгѣ и Каспійскому морю (*).

Услуга, принесенная отечеству обществомъ «Кавказъ и Меркурій», рельефно выразилась въ послѣднюю Турецкую войну: въ 1877 году Общество перевезло по р.р. Волгѣ и Камѣ 91.593 человѣкъ, 48 орудій и 4.986 лошадей; безплатно перевозило на своихъ пароходахъ персоналъ и кладь общества Краснаго креста, а также больныхъ и раненныхъ воиновъ. Въ 1878 году морскіе пароходы общества перевезли въ Россію 44.876 ч. при 4.524 лошадяхъ.

Вообще, Морское министерство относилось весьма отзывчиво ко всему тому, что даже и косвенно имѣло соприкосновеніе съ морскою спеціальностью. Такъ, учреждавшемуся на Бѣломъ морѣ срочному архангельско-мурманскому пароходству (1875 г.) оно предоставило во временное пользованіе часть бывшаго архангельскаго адмиралтейства подъ устройство пароходной пристани; при учрежденіи въ 1867 году навигаціонныхъ классовъ,

---

(*) А. П. Жандръ, во время своей долголѣтней службы, неоднократно принималъ участіе въ разрѣшеніи морскихъ и административныхъ вопросовъ, какъ по организаціи черноморскаго парусного флота, такъ и во время преобразованій Морского министерства въ 60-хъ годахъ, когда, по волѣ Его Высочества Генералъ-Адмирала, на него было возложено составленіе всѣхъ разсчетовъ по преобразованію учрежденій Морского вѣдомства, для введенія новыхъ штатовъ. Въ царствованіе Императора Александра III, подъ его ближайшимъ руководствомъ, состоялось послѣднее по времени преобразованіе управленія Морского вѣдомства. Скончался 4 Октября 1895 г. въ чинѣ вице-адмирала и званіи сенатора (Общій Морск. Спис. ч. X стр. 118).

замѣнившихъ бывшія роты торговаго мореплаванія въ Кронштадтѣ и Херсонѣ, командировало морскихъ офицеровъ, въ качествѣ преподавателей классовъ (*) и т. п. Равно принимало живое участіе при пересмотрѣ постановленій по торговому мореплаванію и по аваріямъ; при учрежденіи *Добровольнаго флота* (**) командировало морскихъ офицеровъ заграницу для покупки большихъ океанскихъ пароходовъ, а при учрежденіи Балтійской таможенной флотиліи назначило на ея суда морскихъ офицеровъ и команды.

Окончаніе преобразованій административныхъ учрежденій Морского вѣдомства.

Въ 1867 году истекъ продолженный срокъ 7-ми лѣтняго опыта (вмѣсто 5-ти лѣтняго) дѣйствія положенія 1860 года объ управленіи Морскимъ вѣдомствомъ. Этотъ опытъ оказался вполнѣ отвѣчающимъ тѣмъ началамъ, которыя легли въ основаніе исполненныхъ преобразованій и потребовалъ лишь дальнѣйшаго ихъ развитія, указавъ возможность сокращенія еще нѣкоторыхъ хозяйственныхъ департаментовъ, безъ ущерба общей организаціи. Притомъ и финансовыя затрудненія нашего отечества, понизившія къ 1867 году морской бюджетъ до 16$^1/_2$ милліоновъ рублей, неотложно потребовали ограниченія активной дѣятельности черноморскихъ и

(*) Такихъ навигаціонныхъ классовъ къ 1880 году учреждено было: на Бѣломорскомъ побережьѣ 6, на Балтійскомъ 13, на Черноморскомъ 10, на Каспійскомъ 4 и на Азовскомъ 3.

(**) Въ виду угрожавшей въ 1878 году войны съ Англіей, состоялось тогда же учрежденіе Добровольнаго флота, принятое подъ высокое свое покровительство Государемъ Наслѣдникомъ Цесаревичемъ Александромъ Александровичемъ. Цѣль такого учрежденія заключалась въ томъ, чтобы на жертвуемыя по всенародной подпискѣ деньги завести быстроходные океанскіе пароходы, полезные, въ случаѣ надобности, и для крейсерской службы; на первый разъ были пріобрѣтены за границею четыре такихъ парохода (Россія, Москва, Петербургъ и Нижній Новгородъ), принятые въ составъ военнаго флота съ зачисленіемъ въ 1-й рангъ судовъ. Въ слѣдующемъ, 1879 г. былъ Высочайше утвержденъ уставъ общества добровольнаго флота.

каспійскихъ портовъ и сосредоточенія главныхъ заботъ на процвѣтаніи балтійскаго флота, какъ дѣйствительной боевой силы.

Перемѣны, введенныя съ 1867 года въ Морскомъ вѣдомствѣ, состояли въ слѣдующемъ:

1) Въ ясномъ формулированіи значенія должностей Генералъ-Адмирала и Управляющаго Морскимъ министерствомъ, съ предоставленіемъ послѣднему правъ министра.

2) Въ упраздненіи Кораблестроительнаго и Коммисаріатскаго департаментовъ и управленій Артиллерійскаго и Строительнаго.

3) Въ образованіи, взамѣнъ упраздненныхъ учрежденій, одного высшаго течническаго учрежденія, подъ именемъ Морского техническаго комитета, объединившаго прежніе комитеты: Кораблестроительный, Техническій и морской Ученый, и подраздѣленнаго на четыре спеціальныхъ отдѣленія: кораблестроительное, артиллерійское, строительное и ученое, а позже — и механическое.

4) Въ оставленіи Канцеляріи Морского министерства, какъ одного общаго распорядительнаго органа по Морскому вѣдомству, съ увеличеніемъ круга его занятій; равно оставлены департаменты Гидрографическій и Инспекторскій и *Экспедиція для ревизіи матеріальной отчетности* (*).

(*) Хотя съ 1866 года все ревизіонное дѣло Имперіи и было сосредоточно въ рукахъ Государственнаго контроля, но такое сосредоточеніе не относилось къ Морскому вѣдомству, по которому ревизія Государственнаго контроля простиралась только на денежные обороты, а матеріальная отчетность повѣрялась въ Министерстерствѣ; но въ 1875 году Экспедиція для ревизіи матеріальной отчетности была закрыта, и вся отчетность по Морскому вѣдомству передана была въ Государственный контроль.

5) Въ упраздненіи Севастопольскаго порта и морскихъ станцій на восточномъ берегу Чернаго моря.

6) Въ раздѣленіи, по прежнему, портовъ на два разряда, но съ такою перемѣною, что къ главнымъ портамъ отнесены: Кронштадтъ, Петербургъ и Николаевъ, а къ портамъ 2-го разряда—Свеаборгъ, Ревель, Архангельскъ, Баку и Николаевскъ на Амурѣ, замѣненный Владивостокомъ.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, какъ высшее хозяйственное учрежденіе, оставленъ безъ перемѣны круга его занятій.

Такъ какъ въ новомъ распредѣленіи штатныхъ расходовъ оклады содержанія по должностямъ не измѣнились противъ штатовъ 1860 г. и продолжали имѣть временный характеръ, то признано было соотвѣтствующимъ внести въ Государственный Совѣтъ только временные штаты Морского техническаго комитета, какъ совершенно новаго учрежденія, и штаты портовъ Черноморскихъ, Каспійскихъ, Архангельскаго, Ревельскаго и Свеаборгскаго, административный составъ которыхъ подвергся преобразованію. Болѣе частныя подробности новаго положенія 1867 г. получили формулированіе въ Наказѣ по управленію Морскимъ вѣдомствомъ, введенномъ въ дѣйствіе съ 1870 года, гдѣ имѣлись правила о распредѣленіи дѣлъ и обязанностей между управленіями и должностными лицами Морского вѣдомства и о порядкѣ дѣлопроизводства.

Но такъ какъ это новое образованіе Морского министерства состоялось въ пору чрезмѣрнаго сокращенія его бюджета, то *положеніе 1867 года* не могло явиться вполнѣ законченнымъ и было Высочайше утверждено, также въ видѣ опыта, на 5 лѣтъ, какъ и положеніе 1860 года.

Морской музей.

Между морскими учрежденіями, возникшими въ царствованіе Александра II, видное мѣсто занялъ *Морской*

музей, вызванный къ жизни съ 1865 года изъ того забвенія, въ которомъ онъ находился послѣ 1827 г., когда, съ Высочайшаго разрѣшенія, потребовалось очистить занимаемое прежнимъ музеемъ мѣсто подъ помѣщеніе гидрографическаго депо и когда многіе предметы музея розданы были другимъ вѣдомствамъ. Оставалась одна лишь модель-камера, для которой отведено было тѣсное помѣщеніе во дворѣ зданія Главнаго адмиралтейства и въ которой еще сохранились нѣкоторыя вещи, современныя Петру Великому, или ему принадлежавшія. Эта модель-камера въ томъ видѣ, въ какомъ она существовала до 1865 года, представляла не болѣе, какъ обыкновенный складъ старыхъ и новыхъ моделей судовъ, — складъ, далеко не имѣющій надлежащей полноты и систематичности, необходимой для изученія морской археологіи, корабельной архитектуры и развитія морского искусства въ Россіи.

По волѣ Его Высочества, Генералъ-Адмирала, эта центральная модель-камера преобразована была въ Морской музей и, по основной своей идеѣ и значенію, заняла съ 1865 года почетное мѣсто среди другихъ учрежденій Морского вѣдомства. Для пополненія недостававшихъ коллекцій, относящихся до исторіи русскаго флота и памятниковъ морской русской славы, т. е. трофеевъ, медалей, выбитыхъ въ память дѣяній нашихъ моряковъ, портретовъ морскихъ дѣятелей и т. п., потребовалось обратиться не только въ портовыя хранилища и различныя учрежденія, въ которыхъ находились морскіе трофеи, но и къ частнымъ лицамъ съ воззваніемъ о пожертвованіи Морскому музею хранящихся у нихъ вещей, имѣющихъ исторически-морской интересъ.

Въ силу такого преобразованія, Кронштадтская модель-камера, составившая отдѣленіе Морского музея, получила исключительно практическій характеръ: въ

ней стали храниться только модели болѣе современныхъ судовъ, какъ полезныхъ и необходимыхъ для корабельныхъ инженеровъ, моряковъ и артиллеристовъ.

Кромѣ устроенной при Морскомъ музеѣ модельной мастерской, въ составъ музея вошелъ и хозяйственный отдѣлъ, въ которомъ сосредоточены образцы по снабженію судовъ и обмундированію командъ. Представляя собою археологическое собраніе предметовъ, относящихся вообще до военно-морского искусства, музей получилъ и соотвѣтствующее обширное помѣщеніе въ зданіи Главнаго адмиралтейства, гдѣ прежде помѣщались кондукторскія роты учебно-морского рабочаго экипажа.

Первымъ начальникомъ преобразованнаго музея былъ капитанъ-лейтенантъ Н. М. Барановъ, при которомъ, а затѣмъ и при его преемникахъ, это учрежденіе быстро стало пополняться различными коллекціями и систематически устраиваться для публичнаго съ нимъ ознакомленія.

Такимъ образомъ, постепенно совершенствуясь, Морской музей—этотъ Пантеонъ русской морской славы—сталъ пріобрѣтать все бóльшую и бóльшую популярность въ средѣ интеллигентнаго общества, получившаго легкую возможность, чрезъ обозрѣніе коллекцій музея, ознакомиться наглядно съ исторіею русскаго флота и его выдающимися дѣятелями.

Начало возстановленія черноморскаго флота.

Едва новая организація управленія Морскимъ вѣдомствомъ успѣла окрѣпнуть и пустить корни, какъ въ нашей отечественной исторіи произошло событіе, живо коснувшееся дѣла созданія современнаго русскаго флота: уничтоженіе въ 1871 году извѣстной статьи Парижскаго трактата, остановившей, съ 1856 года, всякое дальнѣйшее развитіе нашихъ морскихъ силъ на черноморскихъ водахъ.

Такое крупное событіе, безъ сомнѣнія, не могло не увеличить и не усложнить задачу и обязанности морского управленія.

Пребывая, послѣ Крымской войны, въ мирѣ съ сосѣдними державами, Россія исполняла свято стѣснительную для себя статью Парижскаго трактата, пока не увидѣла нарушенія его тѣми самыми державами, которыя подписали трактатъ, а именно Турціею и Австріею, приступившими въ 1866—1868 годахъ къ постройкѣ броненосныхъ судовъ въ своихъ водахъ. Эти дѣйствія Австріи и Турціи ставили черноморскія окраины наши въ самое беззащитное положеніе, обрекая на конечное разореніе и всю тамошнюю нашу торговлю.

Франко-прусская война 1870—1871 гг. дала дипломатіи нашей удобный случай поднять голосъ въ пользу отмѣны стѣснительныхъ для Россіи условій, и твердая воля Императора Александра II достигла цѣли: нейтральность черноморскихъ водъ была отмѣнена, и Россія получила право, для безопасности южныхъ своихъ границъ, имѣть на Черномъ морѣ, по прежнему, свой флотъ.

Чрезвычайная дороговизна современныхъ броненосцевъ лишила Морское министерство возможности приступить немедленно къ постройкѣ такихъ судовъ въ Черномъ морѣ для активныхъ дѣйствій въ то время, когда и въ балтійскомъ флотѣ мы имѣли еще не болѣе 20-ти броненосныхъ судовъ разныхъ ранговъ и при томъ приспособленныхъ скорѣе къ оборонительной, нежели къ активной дѣятельности. Только броненосецъ «Петръ Великій» былъ единственнымъ нашимъ боевымъ кораблемъ, который, по величинѣ и силѣ артиллеріи, считался въ это время однимъ изъ первыхъ эскадренныхъ судовъ всѣхъ европейскихъ флотовъ. Вообще, по числу боевыхъ судовъ, мы были тогда значительно

слабѣе Франціи, не говоря уже объ Англіи. Поэтому, хотя для защиты черноморскихъ прибрежій и признано было необходимымъ, въ помощь береговымъ укрѣпленіямъ Керченскаго пролива и Днѣпровско-Бугскаго лимана, имѣть броненосныя суда, но по условіямъ мѣстности, требовалось создать такой типъ боевой силы, который, нося на себѣ броню, неуязвимую для сильнѣйшей артиллеріи, обладалъ бы и свойствами малаго водоизмѣщенія, (не болѣе 14-ти футъ) при способности къ морскому плаванію.

Такимъ требованіямъ, весьма труднымъ въ морскомъ отношеніи, удовлетворялъ проектъ круглыхъ судовъ, изобрѣтенныхъ контръ-адмираломъ Поповымъ и получившихъ поэтому именованіе «*поповокъ*». Какъ совершенно новый типъ, эти поповки обнаружили на опытахъ не мало техническихъ недостатковъ и потому не удержались во флотѣ, но тѣмъ не менѣе они были первыми, по времени, броненосцами на Черномъ морѣ, вызвавшими къ жизни дѣятельность Николаевскаго порта и послужившими возрожденію черноморскаго флота.

Такихъ круглыхъ судовъ предполагалось имѣть десять, но построено было всего два: одно—въ 1873 году въ Петербургѣ, въ разобранномъ видѣ доставленное въ Николаевъ, другое въ 1875 году—въ Николаевѣ.

Послѣ продолжительнаго, невольнаго бездѣйствія, ожилъ снова Николаевскій портъ, въ которомъ приступлено было къ капитальнымъ сооруженіямъ различныхъ современныхъ мастерскихъ, магазиновъ, исправленію корабельныхъ и Мортонова элинговъ, заводовъ,— однимъ словомъ, къ полному обновленію бывшихъ портовыхъ построекъ, на которыя время успѣло уже положить печать разрушенія. Многое потребовалось создать вновь, а многое исправить заново. Такъ напр., артиллерійская часть въ Николаевскомъ портѣ, можно

сказать, почти не существовала. Она даже не соотвѣтствовала тѣмъ небольшимъ потребностямъ, которыя вызывались численностью судовъ черноморской флотиліи въ сокращенномъ ея составѣ, (5 винт. корветовъ, 7 пароходовъ и 13 шхунъ), и потому рѣшительно не могла представить никакихъ матеріаловъ для удовлетворенія новымъ требованіямъ артиллеріи. Артиллерійскія мастерскія занимали тѣсное помѣщеніе въ токарной мастерской. Лабораторія помѣщалась среди города, на площади, противъ южнаго адмиралтейства, въ зданіи, построенномъ еще въ 1802 году и совершенно обветшавшемъ. Пушечнаго двора не существовало, равно какъ не было и учебной практической батареи. Угольные склады нуждались въ пополненіи. Суда флотиліи требовали исправленія.

Въ такомъ непривлекательномъ видѣ засталъ Николаевскій портъ вновь назначенный *Главнымъ командиромъ черноморскаго флота и портовъ*, вице-адмиралъ Н. А. Аркасъ. Это назначеніе, при возсозданіи черноморскаго флота, вполнѣ обезпечивало преуспѣяніе послѣдняго, такъ какъ Аркасъ, будучи ученикомъ школы Лазарева и Корнилова, счастливо соединялъ въ себѣ великія преданія черноморскаго паруснаго флота съ новыми требованіями морской дѣятельности.

Существовавшій до 1871 года нормальный бюджетъ Морского вѣдомства въ 18 милліоновъ увеличенъ былъ до 22-хъ милліоновъ; но политическія осложненія, возникшія къ 1876 году на Балканскомъ полуостровѣ, приведшія отечество наше къ войнѣ съ Турціею въ 1877—1878 годахъ, парализовали дальнѣйшіе шаги правительства къ прочному созданію активной морской обороны на черноморскихъ водахъ.

Управляющій Морскимъ министерствомъ генералъ-адъютантъ С. С. Лесовской.

Въ это время, за смертію Н. К. Краббе, постъ Управляющаго Морскимъ министерствомъ занималъ генералъ адъютантъ, вице-адмиралъ *Степанъ Степановичъ*

Лесовской (1876 — 1880 г.). Его непродолжительное управленіе совпало съ послѣднею Турецкою войною, когда наши морскія силы на Черномъ морѣ находились въ условіяхъ весьма неблагопріятныхъ, сравнительно съ турецкимъ броненоснымъ флотомъ, и не могли принять въ неравной борьбѣ активнаго участія.

Итоги преобразованій.

Такова была дѣятельность Морского министерства за продолжительное царствованіе Государя Императора Александра II,—дѣятельность, давшая много такихъ улучшеній (*), которыя послужили потомъ примѣромъ и для другихъ министерствъ. Такъ, при утвержденіи въ 1860 году проекта новаго положенія объ управленіи Морскимъ вѣдомствомъ, Государь Императоръ поставилъ принятыя въ этомъ проектѣ начала—какъ сказано въ собственноручной резолюціи на журналѣ Государственнаго Совѣта—«въ примѣръ всѣмъ гг. Министрамъ и Главноуправляющимъ, надѣясь и возлагая на нихъ попеченіе достигнуть того же и по ввѣреннымъ имъ управленіямъ». (Обзоръ дѣятельн. М. М. въ Россіи, т. II, стр. 916).

Въ основу всѣхъ преобразованій, совершенныхъ въ Морскомъ вѣдомствѣ за это царствованіе, легли три главныхъ начала: 1) возможно бóльшее плаваніе военныхъ судовъ въ дальнихъ моряхъ и океанахъ, необходимое какъ для созданія истинныхъ моряковъ, такъ и для поддержанія международнаго значенія Россіи; 2) независимость нашего отечества отъ иностранныхъ верфей и заводовъ въ дѣлѣ сооруженія военныхъ судовъ и 3) сокращеніе и упрощеніе береговой администраціи до крайнихъ предѣловъ возможности, при сознаніи, что не флотъ существуетъ для береговыхъ учрежденій, а послѣднія для флота.

(*) Къ такимъ улучшеніямъ нельзя не отнести: поощреніе отечественной промышленности, учрежденіе эмеритуры, единство кассы, отмѣна тѣлесныхъ наказаній и т. п.

Изъ простого перечня этихъ преобразованій нельзя не видѣть, что они каснулись всего строя Морского вѣдомства, преслѣдуя основную мысль пересоздать флотъ и хозяйственное имъ управленіе на совершенно новыхъ началахъ.

Во всеподданѣйшемъ отчетѣ Его Высочества Великаго Князя Константина Николаевича, ко дню исполнявшагося въ 1880 году 25-ти лѣтія царствованія Императора Александра II, результаты стремленій Морского министерства поставить флотъ на подобающее ему мѣсто характеризуются слѣдующимъ образомъ:

«Теперь уже не возможно повтореніе того безвыходнаго положенія, въ которое насъ поставило въ началѣ 50-хъ годовъ введеніе винтового двигателя. Все это даетъ мнѣ смѣлость думать, что флотъ 1880 года имѣетъ болѣе правильныя основы, чѣмъ имѣлъ флотъ 1855 года, и что онъ представляетъ изъ себя живую силу, заключающую въ себѣ всѣ данныя для дальнѣйшаго развитія, хотя и требуетъ еще много затратъ, чтобы довести его до того положенія, которое соотвѣтствуетъ достоинству Россіи».

Дѣйствительно, Россія 1880 года, въ отношеніи своего военнаго флота, была уже далеко не та, что въ 1855 году, когда, по сравненію съ другими морскими державами, она, можно сказать, почти флота не имѣла.

Съ того времени, Морское министерство, выработавъ извѣстные взгляды на судостроеніе, стало постепенно осуществлять ихъ и притомъ настолько успѣшно, что подъ конецъ царствованія Александра II флотъ нашъ имѣлъ уже всѣ задатки къ тому, чтобы вскорѣ занять почетное мѣсто въ ряду первоклассныхъ флотовъ Европы.

Съ громадными затрудненіями были осуществлены проекты двукратнаго преобразованія нашего флота—пер-

воначально въ паровой (1855—1863 гг.), а затѣмъ въ броненосный (1863—1880 гг.), но Министерство съ честью вышло изъ этихъ затрудненій, и къ 1863 году успѣло соорудить до 26-ти паровыхъ судовъ разнаго типа и ранга. Но съ появленіемъ въ иностранныхъ флотахъ броненосныхъ судовъ и нарѣзной артиллеріи, наши боевыя морскія силы становились опять въ такое же незавидное положеніе, въ какомъ онѣ находились наканунѣ Крымской войны. Надлежало озаботиться обороною Кронштадта съ моря, слѣдствіемъ чего появились у насъ въ 1863—1865 годахъ новые типы броненосныхъ мониторовъ, усовершенствованныхъ къ 1868 году, въ числѣ 20-ти судовъ береговой обороны.

Что же касается постройки большихъ океанскихъ судовъ, то, пока не выясненъ былъ вопросъ о надлежащемъ составѣ эскадренныхъ броненосцевъ, Морское министерство, за исключеніемъ построеннаго одного эскадреннаго броненосца (Петръ Великій), ограничивалось послѣ 1870 года постройкою океанскихъ крейсеровъ, число которыхъ къ 1880 году доведено было до 20-ти, и изъ нихъ 6 были обшиты бронею.

Въ прямой зависимости отъ финансовыхъ средствъ Имперіи, бюджетъ Морского вѣдомства въ 1855—1880 годы претерпѣвалъ нижеслѣдующія колебанія: **Морской бюджетъ.**

	года				года		
Въ	1855	19.181.633	руб.	Въ	1863	18.154.445	руб.
»	1856	18.988.182	»	»	1864	20.570.616	»
»	1857	19.005.517	»	»	1865	21.090.847	»
»	1858	18.670.924	»	»	1866	24.086.644	»
»	1859	18.324.185	»	»	1867	17.471.003	»
»	1860	21.375.334	»	»	1868	18.100.028	»
»	1861	21.397.027	»	»	1869	18.820.286	»
»	1862	19.589.830	»	»	1870	20.135.297	»

	года				года		
Въ	1871	21.144.814	руб.	Въ	1876	27.109.000	руб.
»	1872	22.320.853	»	»	1877	32.447.094	»
»	1873	25.766.520	»	»	1878	32.672.000	»
»	1874	25.434.000	»	»	1879	31.049.602	»
»	1875	25.811.000	»	»	1880	29.385.160	»

Наибольшія статьи расхода падали, обыкновенно, на судостроеніе, заграничное плаваніе и на артиллерію.

Между тѣмъ, какъ нормальнымъ бюджетомъ 1873 г., установленнымъ для Морского вѣдомства на пять лѣтъ, желали было ограничить его расходы, западныя державы, къ которымъ примкнула и Японія, стали напрягать всѣ усилія къ созданію грозныхъ флотовъ. Поэтому, чтобы не останавливаться на полпути и не быть слабѣе другихъ, Россіи предстояли новыя матеріальныя жертвы на увеличеніе флота, и потому морской нашъ бюджетъ, еще до истеченія опредѣленнаго въ 1873 году срока, уже возросъ до 30 милліоновъ рублей.

На всѣхъ нашихъ верфяхъ, казенныхъ и частныхъ, вновь закипѣла усиленная судостроительная работа, но блестящее осуществленіе правительственной задачи и, такъ сказать, полный расцвѣтъ нашихъ морскихъ силъ состоялись уже въ царствованіе Государя Императора Александра III.



Царствованіе ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III.

Генералъ-Адмиралъ Е. И. В. Кн. Алексій Александровичъ.

Однимъ изъ первыхъ актовъ новаго царствованія, по отношенію къ Морскому министерству, было вступленіе Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексія Александровича въ управленіе флотомъ и Морскимъ вѣдомствомъ, по случаю болѣзненнаго состоянія Великаго Князя Константина Николаевича. Затѣмъ, послѣ кратковременнаго управленія Морскимъ министерствомъ контръ-адмирала *Алексѣя Алексѣевича Пещурова* (1880—1881 г.), получившаго другое служебное назначеніе (сконч. въ 1891 г.), на постъ Управляющаго министерствомъ назначенъ былъ вице-адмиралъ *Иванъ Алексѣевичъ Шестаковъ* (1882—1888 г.), при которомъ состоялось коренное измѣненіе въ управленіи нашими военно-морскими силами. Улучшеніе матеріальной части флота началось еще при А. А. Пещуровѣ, но при И. А. Шестаковѣ оно было твердо установлено, и флотъ сталъ быстро пополняться необходимыми ему судами: броненосцами, крейсерами и миноносцами. Черноморскій-же флотъ былъ, такъ сказать, созданъ заново.

Управляющіе Морскимъ министерствомъ: контръ-адмиралъ А. А. Пещуровъ. Генералъ-адъютантъ И. А. Шестаковъ.

Начало усиленнаго судостроенія.

Сознавая справедливость мнѣнія, что лучшее средство для сохраненія мира есть готовность къ войнѣ, Императоръ Александръ III посвятилъ не мало времени заботамъ объ усовершенствованіи флота. Въ 1882 году Высочайше утвержденъ былъ общій планъ переформированія всего флота. По этому плану, судовой его составъ предположено было усилить 24-мя эскадренными

броненосцами, 13-ю океанскими крейсерами, помимо 41 судна меньшихъ ранговъ. Приведеніе въ исполненіе этого судостроительнаго плана разсрочивалось на 20 лѣтъ, въ виду чего Морскому министерству своевременно и были оказываемы существенныя воспособленія въ дополненіе къ нормальному его бюджету.

Такимъ образомъ, рѣшено было не довольствоваться болѣе пассивною защитою нашихъ побережій, а имѣть флотъ для активныхъ операцій на морѣ.

Въ числѣ побудительныхъ причинъ къ такому рѣшенію игралъ, видимо, не малую роль и доводъ, изложенный во всеподданнѣйшемъ отчетѣ по Морскому вѣдомству за 1879—1883 г., въ которомъ, рядомъ съ указаніемъ на боевое значеніе броненосца «Петръ Великій», говорится: «но съ грустнымъ чувствомъ должно сознаться, что «Петръ Великій» есть нашъ единственный сильный боевой корабль. Всѣ прочія суда наши не способны къ борьбѣ съ первоклассными броненосцами, которыми располагаютъ другія морскія державы, да и самое значеніе ихъ, какъ передвижной силы, обороняющей наши берега, весьма сомнительно».

Результатомъ такого взгляда явилось не только увеличеніе состава балтійскаго флота, но и усиленное возсозданіе черноморскаго.

Необходимость усиленія адмиралтейской дѣятельности черноморскихъ портовъ побудила Морское министерство обратить вниманіе на Лазаревское адмиралтейство въ Севастополѣ, находившееся съ 1858 года въ пользованіи Русскаго общества пароходства и торговли, съ цѣлью приспособить это адмиралтейство къ современному судостроенію. Въ адмиралтействѣ этомъ, по заказу Министерства, построены были Обществомъ первые большіе броненосцы: «Чесма», «Синопъ» и «Георгій Побѣдоносецъ». Въ то же время въ Николаевскомъ адмирал-

тействѣ строился портовыми средствами 4-ый броненосецъ «Екатерина II». Для балтійскаго флота началась постройка двухъ океанскихъ крейсеровъ («Витязь» и «Рында») Обществомъ Франко-русскихъ заводовъ въ Петербургѣ, на предоставленномъ въ 1882 году Обществу для этой цѣли Галерномъ островкѣ.

Великое дѣло возсозданія черноморскаго флота шло такъ быстро, что въ 1888 году, при посѣщеніи Государемъ Императоромъ Кавказа, находились уже на новороссійскомъ рейдѣ 2 новопостроенныхъ броненосца, 5 броненосныхъ канонерскихъ лодокъ, 1 крейсеръ и 2 парохода,—строй первенцевъ возрождавшагося флота. Какъ дорогъ былъ для сердца Государя этотъ успѣхъ, показываютъ слова Высочайшаго рескрипта на имя Августѣйшаго Генералъ-Адмирала: «въ настоящее пребываніе Мое на югѣ Я убѣдился, что воля Моя имѣть тамъ флотъ приводится въ исполненіе, подъ руководствомъ Вашимъ, съ настойчивостью и успѣхомъ. Я не могъ безъ истинной радости смотрѣть на цѣлую эскадру боевыхъ судовъ, готовую стоять за права Наши на Черномъ морѣ. Труды по сооруженію флота признательно оцѣнятъ вмѣстѣ со Мною всѣ, кому дороги честь, значеніе и спокойствіе Отечества». (Высоч. приказъ 1888 г. Октября 15, № 233).

Характеристика судостроительной дѣятельности Министерства и результаты этой дѣятельности.

Для полноты картины быстраго созданія флота вообще при Императорѣ Александрѣ III, представляется не лишнимъ привести въ извлеченіи рѣчь Ѳ. Ѳ. Веселаго, читанную имъ въ 1895 году въ засѣданіи Императорскаго Русскаго историческаго общества, состоящаго подъ предсѣдательствомъ благополучно царствующаго Государя Императора: «Одновременно съ черноморскими судами, и съ такою же быстротою, строились и суда для балтійскаго флота, составлявшія въ сущности не только численное его увеличеніе, но также на-

стоящее возрожденіе, потому что, по своимъ боевымъ и морскимъ качествамъ, новыя суда далеко превосходили суда прежней постройки. Благодаря быстрымъ успѣхамъ наукъ, имѣющихъ близкое отношеніе къ морскому дѣлу, всякое изъ вновь построенныхъ судовъ, представляющее, такъ сказать, послѣднее слово науки, имѣло множество новыхъ усовершенствованій. При этомъ составъ флота пополнялся всѣми разнообразными типами судовъ, необходимыми для успѣшной дѣятельности флота, при различныхъ обстоятельствахъ. При спѣшной постройкѣ судовъ, величинѣ ихъ размѣровъ, громадности и разнообразіи артиллеріи, множествѣ новыхъ механизмовъ и, особенно, введеніи въ дѣло, вмѣсто прежнихъ дерева и желѣза, новаго строительнаго матеріала—стали, удесятирились трудности какъ проектированія чертежа судна, такъ и производства его постройки. Независимо отъ увеличенія судовой численности, боевыя силы нашего флота значительно возросли и отъ усовершенствованія его миннаго вооруженія, которое, въ царствованіе Александра III, вышло изъ періода попытокъ и пріобрѣло увѣренность въ возможности самостоятельной дѣятельности. То-же можно сказать и объ усовершенствованномъ примѣненіи на военныхъ судахъ электрической силы, въ замѣнъ пара... Не меньшія усовершенствованія сдѣланы были и въ механизмахъ, приводящихъ суда въ движеніе: вмѣсто одного винта, стали вводиться два и даже три винта, и т. п.».

Всего, за это время, построено было 114 судовъ съ нижеслѣдующимъ подраздѣленіемъ:

17 броненосцевъ (изъ нихъ 7 для Чернаго моря).

10 броненосныхъ океанскихъ крейсеровъ.

14 броненосныхъ и неброненосныхъ мореходныхъ канонерскихъ лодокъ.

8 минныхъ крейсеровъ.

излишка въ Морскомъ вѣдомствѣ офицеровъ не было новостью, если припомнить, что и ранѣе приходилось Министерству принимать экстренныя мѣры для сокращенія личнаго состава путемъ *резерва*.

Чтобы разъ на всегда положить конецъ такому ненормальному явленію, единственнымъ средствомъ признано было прекращеніе производства въ чины цѣлыми выпусками, съ установленіемъ производства лишь на открывающіяся въ штатѣ вакансіи и ограниченіемъ въ тоже время цифры ежегоднаго прилива молодыхъ офицеровъ изъ Морского училища и изъ юнкеровъ. На этихъ основаніяхъ и выработанъ былъ штатъ судового состава съ табелью, какъ комплектаціи судовъ офицерами, такъ и численностью послѣднихъ въ извѣстномъ чинѣ, на извѣстныхъ должностяхъ, причемъ чинъ капитанъ-лейтенанта, для облегченія производства, былъ вовсе упраздненъ.

Въ основу переустройства личнаго состава легло *Положеніе о морскомъ цензѣ*, одинаково распространенное на всѣ спеціальности морской службы,—положеніе, произведшее въ среди моряковъ громадное впечатлѣніе и послужившее въ свое время темою самыхъ горячихъ толковъ и преній.

Исходя изъ мысли, что въ морской службѣ съ каждымъ чиномъ связано назначеніе къ извѣстной должности, требующей опытности и знаній, которыя преимущественно пріобрѣтаются плаваніями, положеніе о цензѣ обусловливаетъ производство въ чины совершеніемъ опредѣленнаго для каждаго чина числа плаваній (*).

Такъ напримѣръ, для производства въ слѣдующій чинъ опредѣлено выплавать: мичману $1^1/_2$ года, лейте-

---

(*) Подобная же система ценза практикуется и въ иностранныхъ флотахъ.

нанту $4^1/_2$ года, а въ старшихъ чинахъ—прокомандовать судами I и II ранговъ. Для цензоваго счисленія былъ сдѣланъ новый разсчетъ плаванія на боевыхъ судахъ, различный отъ ранѣе существовавшаго.

Положеніе о морскомъ цензѣ, разсмотрѣнное въ законодательномъ порядкѣ, Высочайше утверждено въ 1885 году. По существу служебныхъ требованій признано для флота желательнымъ, чтобы усталые и устарѣвшіе благовременно очищали дорогу молодымъ и бодрымъ, независимо отъ личнаго желанія продолжать службу, въ силу чего тогда же введенъ былъ *предѣльный возрастъ* для каждаго чина, по достиженіи котораго лица, не выполнившія установленнаго ценза, стали увольняться отъ службы: для мичмана—10 лѣтъ пребыванія въ одномъ чинѣ, для лейтенанта 47 лѣтъ отъ роду, для капитана 2 ранга—51 годъ, капитана 1 ранга—55 лѣтъ, для контръ-адмирала 60 лѣтъ и для вице-адмирала 65 лѣтъ (*).

Лицо, выполнившее установленный цензъ на полученіе слѣдующаго чина, но не произведенное въ него единственно по неимѣнію вакансіи, зачисляется, съ достиженіемъ предѣльнаго возраста, тѣмъ же чиномъ *по флоту*, пока не достигнетъ возраста, установленнаго для слѣдующаго высшаго чина, и по производствѣ въ этотъ чинъ, увольняется отъ службы, съ пенсіею по послѣднему чину.

Въ возмѣщеніе трудностей, налагаемыхъ прохожденіемъ службы на новыхъ основаніяхъ, и необходимости невольнаго ея оставленія, Его Высочество Генералъ-Адмиралъ исходатайствовалъ дарованіе флоту особыхъ льготъ, постоянныхъ и временныхъ, благодаря которымъ

(*) Въ 1887 г. положеніе о предѣльномъ возрастѣ распространено и на медицинскихъ чиновъ.

заслуженные моряки и ихъ семейства получили дѣйствительное обезпеченіе. Одною изъ такихъ льготъ было положеніе о вознагражденіи судовыхъ командировъ за долговременное командованіе судами I и II ранговъ.

Примѣнительно къ общимъ началамъ, состоялось положеніе и о *чинахъ по адмиралтейству*, открывшее путь къ удержанію на службѣ многихъ полезныхъ дѣятелей, лишенныхъ возможности оставаться, или успѣшно продолжать службу въ составѣ флота и корпусовъ.

Упраздненіе корпусовъ морской артиллеріи и флотскихъ штурмановъ.

Не менѣе крупною реформою въ тоже время было и упраздненіе корпусовъ артиллеріи и флотскихъ штурмановъ.

Преслѣдуя главную цѣль—распространить среди флотскихъ офицеровъ всестороннее военно-морское образованіе и по тѣмъ частямъ ихъ службы, которыя съ давнихъ лѣтъ составляли исключительную спеціальность артиллерійскихъ и штурманскихъ офицеровъ, Министерство еще съ 1863 года желало слить обѣ эти спеціальности въ лицѣ флотскаго офицера, но, по недостаточной подготовкѣ флотскихъ офицеровъ къ самостоятельному завѣдыванію этими спеціальностями, въ особенности штурманскою, какъ болѣе сложною и отвѣтственною, вопросъ о реформѣ отлагался на неопредѣленное время. Когда же большинство моряковъ стало склоняться къ мнѣнію о необходимости уничтоженія отдѣльныхъ на флотѣ корпусовъ, стали приниматься энергичныя мѣры къ осуществленію реформы.

Съ этою цѣлью въ Морскомъ училищѣ (*) преподаваніе науки по кораблевожденію было усилено; младшихъ

(*) Съ основанія въ 1752 году до 1802 года корпусъ назывался «Морскимъ шляхетнымъ кадетскимъ корпусомъ», съ 1802 до 1867 года «Морскимъ кадетскимъ корпусомъ», съ 1867 до 1891 года «Морскимъ училищемъ», а въ 1891 году ему возвращено прежнее названіе «Морской кадетскій корпусъ».

флотскихъ офицеровъ стали назначать на суда къ исправленію обязанности младшихъ штурмановъ; съ 1883 года пріемъ воспитанниковъ въ Морское техническое училище на штурманское и артиллерійское отдѣленія прекращенъ, и наконецъ, въ 1885 году состоялось Высочайшее повелѣніе объ упраздненіи корпусовъ, чрезъ постепенную замѣну ихъ офицерами собственно флота. Основы упраздненія обоихъ корпусовъ установлены тѣ же, какія приняты были для скорѣйшаго сокращенія излишняго числа офицеровъ флота. Но для болѣе успѣшнаго проведенія реформы, предѣльный возрастъ оберъ-офицеровъ нѣсколько пониженъ, и срокъ выслуги полнаго оклада пенсіи сокращенъ до 30 лѣтъ. Естественно, что за упраздненіемъ этихъ корпусовъ строевой личный составъ флота сталъ быстро уравновѣшиваться со штатнымъ, благодаря положенію о цензѣ, такъ что къ 1892 году излишекъ офицеровъ не привышалъ 85 человѣкъ, тогда какъ еще въ 1886 году онъ простирался до 544 человѣкъ.

Пересмотръ положеній о корабельныхъ инженерахъ и инженеръ-механикахъ.

Коренному пересмотру подвергнуты были также положенія объ инженеръ-механикахъ и корабельныхъ инженерахъ. Корпусъ инженеръ-механиковъ, какъ оказалось, изобиловалъ численностью, далеко превышавшею современный составъ судовъ, и потому за опредѣленіемъ нормы судовыхъ механиковъ по новому штату (300 ч.), примѣнены были къ инженеръ-механикамъ общія начала, выработанныя для преобразованія личнаго состава флота, т. е. постановленія о цензѣ, порядкѣ повышенія, назначенія на должности и увольненія отъ службы. Военные чины обоихъ этихъ корпусовъ были упразднены и замѣнены званіями, опредѣляемыми спеціальностью, но съ уравненіемъ носящихъ эти званія лицъ въ соотвѣтственныхъ правахъ съ флотскими чинами и присвоеніемъ имъ, при увольненіи отъ службы или переводѣ въ другія вѣдомства, классныхъ чиновъ. И такъ какъ большинство

инженеръ-механиковъ состоитъ въ одинаковомъ съ офицерами флота положенiи, занимая судовыя должности, то цензовый вопросъ, въ данномъ случаѣ, разрѣшился для механиковъ легко; для корпуса же корабельныхъ инженеровъ, какъ не плавающихъ на судахъ, въ отношенiи служебнаго и возрастнаго ценза, выработаны были особыя правила, относящiяся къ зачету судостроительныхъ работъ. Установленныя для нихъ званiя: инспекторъ кораблестроенiя, старшiй судостроитель, младшiй судостроитель, старшiй помощникъ судостроителя и младшiй помощникъ судостроителя, получили, согласно положенiю о цензѣ, извѣстныя цензовыя градацiи для повышенiя изъ одного званiя въ другое. Подобныя же градацiи получилъ и корпусъ инженеръ-механиковъ, для котораго установлены званiя: инспекторъ механической части, флагманскiй инженеръ-механикъ, старшiй инженеръ-механикъ, помощникъ старшаго инженеръ-механика и младшiй инженеръ-механикъ.

За постройку, перестройку и ремонтъ судовъ положено корабельнымъ инженерамъ особое денежное вознагражденiе, равно и судовымъ механикамъ—за долговременное управленiе машинами.

Преобразованiе административныхъ учрежденiй; Положенiе 1885 г.

Организацiя центральныхъ и портовыхъ управленiй Морского вѣдомства, сложившаяся въ 1867 году подъ влiянiемъ сокращенiя бюджета съ 23 на 16½ миллiоновъ рублей, обнаружила въ теченiи протекшихъ 15-ти лѣтъ, къ началу царствованiя Императора Александра III, такiе существенные недостатки, которые настоятельно потребовали крупныхъ измѣненiй.

Необходимость рѣзкаго сокращенiя расходовъ, упразднивъ нѣкоторые отвѣтственные учрежденiя и должности, создала въ центральномъ управленiи неотвѣтственный органъ—Канцелярiю Морского министерства, въ которой, по положенiю 1867 года, получили сосредоточенiе ми-

нистерскія дѣла, касавшіяся хозяйственной, отчетной и инспекторской частей Морского вѣдомства, со включеніемъ составленія программъ плаванія судовъ, тогда какъ самый характеръ обязанностей этой Канцеляріи заключался не въ самостоятельномъ завѣдываніи хозяйствомъ и инспекціей, а только въ докладѣ дѣлъ, веденіи переписки и исполненіи постановленій Адмиралтействъ-Совѣта и распоряженій Управляющаго Морскимъ министерствомъ.

Упраздненный въ 1867 году Кораблестроительный департаментъ, вѣдавшій, по прежнимъ положеніямъ, содержаніе флота въ опредѣленномъ комплектѣ, остался не замѣненнымъ никакимъ соотвѣтствующимъ органомъ. Между тѣмъ, потребность въ центральномъ отвѣтственномъ органѣ по хозяйственной части морского управленія стала ощущаться все настойчивѣе, потомучто $^3/_4$ морского бюджета расходуется обыкновенно на матеріальное хозяйство. Въ столь же сильной степени ощущалось отсутствіе самостоятельнаго и отвѣтственнаго органа по управленію флотомъ и въ строевомъ отношеніи. Недостатокъ обнаружился и въ технической части военно-морского дѣла: специальныя отрасли морской технической части, развившіяся въ послѣднее время, какъ напримѣръ кораблестроеніе, механика, артиллерія и минное дѣло, вслѣдствіе важности каждой изъ нихъ, пріобрѣли самостоятельный характеръ, тогда какъ болѣе раціональнымъ представлялось ихъ объединеніе, потомучто всѣ эти отрасли призваны дѣйствовать въ тѣсномъ пространствѣ одного корабля и одна безъ другой не сообщали послѣднему, въ строгомъ смыслѣ, боеваго значенія.

Не меньшіе недостатки обнаружились и въ составѣ мѣстнаго управленія портами, на которые положеніемъ 1867 года была перенесена значительная часть занятій упраздненныхъ хозяйственныхъ департаментовъ. Въ исполненіи своихъ обязанностей, портовыя управленія

лишены были должной самостоятельности. По распорядительной части, безъ согласія главнаго командира, капитанъ надъ портомъ лишенъ былъ даже права распредѣлять своихъ ближайшихъ помощниковъ для завѣдыванія адмиралтействомъ.

По указаніямъ опыта требовалось сосредоточить портовое хозяйство въ одномъ учрежденіи—конторѣ надъ портомъ, для устраненія медленности въ производствѣ хозяйственныхъ дѣлъ и всегда возможнаго столкновенія между отдѣльными хозяйственными учрежденіями.

Поэтому, чтобы дать администраціи болѣе соотвѣтственное потребностямъ устройство, было выработано состоявшею подъ предсѣдательствомъ вице-адмирала Жандра коммисіею новое Положеніе объ управленіи Морскимъ вѣдомствомъ, которое удостоилось Высочайшаго утвержденія въ 1885 году. Въ силу этого Положенія, завѣдываніе флотомъ по военно-морской-боевой и строевой частямъ возложено на *Главный морской штабъ*, замѣнившій, въ болѣе широкомъ смыслѣ, бывшій Инспекторскій департаментъ, причемъ начальникъ Штаба является прямымъ и отвѣтственнымъ помощникомъ Управляющаго министерствомъ во всемъ, касающемся готовности флота въ боевомъ отношеніи. Въ Главномъ морскомъ штабѣ сосредоточились свѣдѣнія о личномъ составѣ флота, составленіе программъ плаванія и данныя, относящіяся до современнаго состоянія флотовъ другихъ державъ. Этою послѣднею обязанностью спеціально сталъ завѣдывать *Военно-морской отдѣлъ* при Штабѣ (*).

(*) Съ упраздненіемъ въ 1891 году Морского ученаго комитета отдѣлъ этотъ переименованъ въ Военно-морской ученый отдѣлъ, причемъ во главѣ отдѣла поставлено особое лицо и къ обязанностямъ его, кромѣ вышеуказанныхъ, отнесено: наблюденіе за направленіемъ и усовершенствованіемъ учебной части въ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ, изданіе морского сборника и т. п.

Центральное учрежденіе по хозяйственной части получило именованіе *Главнаго управленія кораблестроенія и снабженій* и состоитъ изъ трехъ отдѣловъ: *Сооруженій*, къ обязанностямъ котораго отнесены—наблюденіе за постройкою новыхъ судовъ въ разныхъ портахъ Имперіи, снабженіе этихъ судовъ паровыми механизмами, артиллеріей и минами, равно постройка новыхъ зданій; *Заготовленій*, который заготовляетъ матеріалы и припасы, потребные портамъ для постройки и ремонта судовъ и зданій, провіантъ для довольствія командъ, снабжаетъ суда всѣмъ необходимымъ для плаванія, производитъ торги, заключаетъ контракты и ведетъ разсчеты по поставкамъ матеріаловъ и запасовъ для портовъ, и *Счетнаго*—для завѣдыванія всею счетною частью Морского вѣдомства, т. е. составленія финансовой смѣты, выдачи ассигновокъ и наблюденія вообще за правильностью счетоводства и отчетности.

Объединеніе техническихъ спеціальностей состоялось чрезъ учрежденіе *Морского техническаго комитета*, замѣнившаго собою существовавшія прежде кораблестроительное и артиллерійское отдѣленія Техническаго комитета, Управленіе главнаго инженеръ-механика и Завѣдующаго минною частью во флотѣ.

За изъятіемъ изъ Канцеляріи Морского министерства дѣлъ, составившихъ предметъ отдѣльныхъ учрежденій, въ ней, по новому положенію, сосредоточены: переписка Генералъ-Адмирала и Управляющаго министерствомъ по дѣламъ общимъ, не принадлежащимъ къ вѣдѣнію другихъ учрежденій Министерства; составленіе всеподданнѣйшихъ отчетовъ по Морскому вѣдомству; дѣлопроизводство по Адмиралтействъ-Совѣту; юрисконсультская часть Морского министерства и кодификація морскихъ узаконеній. Директоръ Канцеляріи сталъ вмѣстѣ съ тѣмъ и юрисконсультомъ Министерства.

Гидрографическій департаментъ переименованъ въ *Главное гидрографическое управленіе*, съ должностью начальника котораго соединено было званіе предсѣдателя высшаго морского ученаго учрежденія—*Морского ученаго комитета* (*), замѣнившаго ученое отдѣленіе Морского техническаго комитета и Комитета морскихъ учебныхъ заведеній.

Съ этими главными реформами центральной организаціи Морского вѣдомства согласовано было и преобразованіе портовыхъ учрежденій, примѣненіемъ къ нимъ общихъ началъ, по частямъ: строевой, хозяйственной и технической. Въ порядкѣ управленія военные порты подраздѣлены на порты главные и второстепенные. Къ первому разряду отнесены: Кронштадтъ, Петербургъ, Николаевъ и Владивостокъ; ко второму—Ревель, Свеаборгъ, Севастополь, Батумъ, Баку и Николаевскъ на Амурѣ. Въ портахъ перваго разряда положено имѣть Главныхъ командировъ, съ ихъ штабами, (за исключеніемъ Петербургскаго порта, управляемаго на особомъ положеніи), а въ портахъ второго разряда—Командировъ портовъ. Власть и значеніе Главныхъ командировъ, какъ высшихъ въ портахъ административныхъ лицъ, новымъ положеніемъ опредѣлена точнѣе. Главные техники порта, въ хозяйственномъ отношеніи, подчинены всецѣло Капитану надъ портомъ.

Въ административномъ порядкѣ, Командиры портовъ Севастопольскаго, Батумскаго и Бакинскаго подчинены

(*) Въ 1891 году Морской ученый комитетъ былъ упраздненъ. Обязанности, лежавшія на этомъ учрежденіи: поддерживать и распространять въ Морскомъ вѣдомствѣ правильныя свѣдѣнія по всѣмъ отраслямъ военно-морского дѣла и морскихъ наукъ, переданы были по принадлежности въ Главный морской штабъ (въ Военно-морской ученый отдѣлъ), Морской техническій комитетъ и Главное гидрографическое управленіе. Упраздненъ былъ и Морской строительный комитетъ.

сперва были *Главному командиру черноморскаго флота и портовъ Чернаго и Каспійскаго морей*, но въ 1891 г. такое подчиненіе получило нѣкоторое видоизмѣненіе, вызванное соображеніями чисто практическаго характера, чтобы избѣжать излишней переписки и медленности въ дѣлопроизводствѣ. Такъ, командиръ Бакинскаго порта подчиненъ былъ непосредственно Управляющему Морскимъ министерствомъ, наравнѣ съ командирами Свеаборгскаго и Ревельскаго портовъ, а Главному командиру флота и портовъ Чернаго и Каспійскаго морей присвоено наименованіе прежнее—Главнаго командира черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря. Николаевскій портъ на Амурѣ подчиненъ Главному командиру портовъ Восточнаго океана.

Такимъ образомъ новое положеніе объ управленіи Морскимъ вѣдомствомъ выяснило точнѣе составъ, кругъ вѣдѣнія и порядокъ дѣлопроизводства какъ центральныхъ, такъ и портовыхъ учрежденій.

Ближайшія же указанія относительно примѣненія правилъ и развитіе ихъ въ подробностяхъ составили предметъ *Наказа* по Морскому вѣдомству.

Вмѣстѣ съ тѣмъ послѣдовало измѣненіе штатовъ центральныхъ и портовыхъ управленій, причемъ измѣненія эти, значительно увеличивъ размѣръ содержанія служащихъ, были вызваны какъ вышеперечисленными преобразованіями, такъ и, въ частности, расширеніемъ морской дѣятельности и судостроительныхъ работъ въ особенности въ портахъ Владивостокскомъ и Севастопольскомъ.

Управляющій Морскимъ министерствомъ генералъ-адъютантъ Н. М. Чихачовъ.

Въ послѣдніе 6 лѣтъ царствованія Императора Александра III, во главѣ Морского министерства находился преемникъ адмирала Шестакова, генералъ-адъютантъ, адмиралъ *Николай Матвѣевичъ Чихачовъ* (съ 28 Ноября 1888 г. по 14 Мая 1896 г.), при которомъ усиленіе

военнаго флота постройкою новыхъ судовъ продолжалось съ неизмѣннымъ успѣхомъ.

За состоявшеюся реорганизаціею морского управленія, не замедлило послѣдовать и переформированіе флотскихъ экипажей, на основаніи вновь изданнаго *Положенія объ управленіи морскими командами на берегу*.

Переформированіе морскихъ командъ.

Существенный смыслъ этого положенія заключается въ установленіи единства командованія на берегу и въ морѣ. При прежнемъ порядкѣ, плавающіе адмиралы, съ переходомъ командъ съ корабельной палубы въ казармы, теряли всякое дѣйствительное на нихъ вліяніе, равно какъ и командиры судовъ, по окончаніи кампаніи, не имѣли также прямыхъ и постоянныхъ сношеній съ командами ввѣренныхъ имъ судовъ; береговое начальство, въ лицѣ экипажнаго командира и его помощниковъ, являлось новымъ факторомъ, мало имѣвшимъ общаго съ тѣмъ, что дѣлалось и предпринималось во время кампаніи. Такимъ образомъ, получалась полная двойственность начальства морского и береговаго, двойственность направленія и общее малое знакомство начальниковъ съ личнымъ составомъ, какъ на морѣ, такъ и на берегу. Флагманы не жили въ Кронштадтѣ и почти не знали личнаго состава офицеровъ и командъ во время зимней, береговой жизни и береговыхъ занятій. Все это, безъ сомнѣнія, не могло не тормозить до нѣкоторой степени дѣла обученія командъ и приготовленія ихъ къ чисто морскимъ, боевымъ цѣлямъ. Съ возвращеніемъ къ старому дивизіонному порядку, плавающіе адмиралы, оставаясь, напримѣръ, въ Кронштадтѣ, получили возможность сдѣлаться постоянными попечителями и руководителями командъ судовъ, составляющихъ ихъ дивизію, и быть первыми цѣнителями знаній и заслугъ подчиненныхъ имъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ.

Не увеличивая численности морскихъ командъ, новое положеніе подраздѣлило ихъ на 18 экипажей въ балтійскомъ флотѣ и на 6 въ черноморскомъ. Балтійскіе экипажи составили двѣ дивизіи, черноморскіе — одну. Дивизіонные начальники стали именоваться *старшими флагманами*, причемъ въ помощь имъ дано по одному младшему флагману, а экипажные командиры стали въ тоже время и командирами судовъ 1-го ранга.

Такова главная сущность новаго положенія, Высочайше утвержденнаго 4 Февраля 1891 года.

Мѣры къ улучшенію спеціальнаго образованія офицеровъ и нижнихъ чиновъ

Съ другой стороны, техническія отрасли морского дѣла потребовали особыхъ заботъ о лучшей постановкѣ специально-морского образованія какъ офицеровъ, такъ и нижнихъ чиновъ. Относительно первыхъ, пересмотрѣны были положенія о спеціальныхъ школахъ и учебныхъ командахъ, установлены командировки минныхъ офицеровъ для участія въ опытахъ и въ выполненіи особыхъ работъ, увеличено число обучающихся офицеровъ въ спеціальныхъ школахъ, издано новое положеніе объ обученіи чиновъ флота минному дѣлу, съ учрежденіемъ миннаго офицерскаго класса и класса минныхъ механиковъ.

Чтобы приготовить нижнихъ чиновъ къ службѣ при судовыхъ машинахъ, учреждена въ Кронштадтѣ школа машинныхъ унтеръ-офицеровъ, съ устройствомъ при ней машинной мастерской; тамъ же, въ Кронштадтѣ, учреждена и водолазная школа (1888 года) и расширена Николаевская школа машинистовъ и кочегаровъ. Флотская стрѣлковая рота, бывшая въ Ораніенбаумѣ, переименована въ учебно-стрѣлковую команду, съ увеличеніемъ числа обучающихся въ ней стрѣльбѣ, гимнастикѣ и фехтованію и съ сообщеніемъ ей самостоятельной организаціи, а также съ введеніемъ въ число предметовъ десантнаго обученія. Для образованія строевыхъ квартирмейстеровъ,

учреждена особая въ Кронштадтѣ учебная команда, проходящая зимою теоретическій курсъ, а лѣтомъ посылаемая для практики въ годовое плаваніе на особомъ учебномъ суднѣ. Для артиллерійской службы учреждена учебно-артиллерійская команда, состоящая изъ школъ: комендорской, унтеръ-офицерской и гальванерной, со штатомъ обучающихся до 600 человѣкъ.

Не оставлены безъ вниманія также и потребности въ подготовкѣ опытныхъ мастеровыхъ для портовыхъ мастерскихъ. Съ этою цѣлью учреждены двѣ портовыя школы: одна въ Кронштадтѣ и одна во Владивостокѣ.

Законодательныя работы Министерства.

Вообще, можно сказать, время царствованія Александра III, по отношенію къ Морскому вѣдомству, отличалось крупными организаціонными работами. Такъ, новыя служебныя отрасли, вошедшія въ порядокъ судовой службы: минная часть, гальваническая стрѣльба, водолазная часть и т. п. указали на необходимость пересмотра и дополненія *Морского устава*, который въ исправленномъ видѣ, въ 1885 году, съ Высочайшаго утвержденія, и былъ введенъ въ дѣйствіе на флотѣ.

Другою важною законодательною работою было изданіе *Свода морскихъ постановленій*, котораго до этого времени, строго говоря, не существовало по Морскому вѣдомству; оно руководствовалось собраніемъ морскихъ постановленій, издававшихся съ 1826 года въ видѣ отдѣльныхъ книжекъ ежегодно. Необходимость Свода ощущалась, какъ уже упомянуто, давно, но мѣры, принимавшіяся къ его составленію, не приводили къ цѣли потому, что учреждаемыя для сего особыя коммисіи не довольствовались приведеніемъ морскихъ узаконеній въ систематическій порядокъ, а смотрѣли на свою задачу шире, т. е. имѣли въ виду не одинъ кодификаціонный трудъ, но и усовершенствованіе самого законодательства, тогда какъ эти два заданія требовали различныхъ пріемовъ

и порядка работы. Только въ 1870 году на учрежденное тогда въ Морскомъ министерствѣ Управленіе кодификаціонныхъ работъ возложено было составленіе и изданіе свода дѣйствующихъ по Морскому вѣдомству постановленій, независимо отъ законодательныхъ работъ по измѣненію или дополненію этихъ постановленій.

Результатомъ предпринятыхъ работъ было изданіе Управленіемъ въ 1876 году хронологическаго указателя всѣхъ, въ числѣ около 11.000, морскихъ или объявленныхъ по Морскому вѣдомству и изданныхъ съ 1700 по 1875 года отдѣльныхъ постановленій, и систематическаго сборника, въ который вошли, въ порядкѣ отдѣльныхъ предметовъ, около 2.000 постановленій, сохранившихъ силу и значеніе дѣйствующихъ узаконеній; затѣмъ уже приступлено было къ самому составленію свода морскихъ постановленій, по отдѣльнымъ книгамъ, подраздѣленнымъ на различные предметы морского законодательства. Этотъ капитальнѣйшій трудъ оконченъ въ 1888 году. За нимъ слѣдовало уже продолженіе изданія постановленій, и къ 1894 году такихъ продолженій Свода было издано два. Въ виду послѣдовавшей реорганизаціи управленія морскими командами, состоялось въ 1889 г. изданіе *военно-морского дисциплинарнаго устава.*

Сооруженіе новаго военнаго порта въ г. Либавѣ.

Дѣло сооруженія желѣзныхъ дорогъ, такъ живо затронувшее всѣ интересы въ государствѣ, не могло, конечно, не коснуться и интересовъ Морского министерства. При быстромъ увеличеніи нашего флота, вызвавшемъ переустройство и улучшенія портовыхъ сооруженій, проведеніе желѣзныхъ дорогъ къ Севастополю, Николаеву и къ другимъ портамъ черноморскаго побережья указало на государственную необходимость такого же проведенія желѣзнаго пути и къ побережью балтійскому, какъ обладающему незамерзающими рейдами въ городахъ Виндавѣ и Либавѣ.

Мысль обладать незамерзающимъ рейдомъ для судовъ нашего боевого флота, которыя бы могли во всякое время свободно выходить въ открытое море—мысль давнишняя, восходящая ко временамъ Петра Великаго. Еще Державный основатель нашего балтійскаго флота, подъ конецъ своего царствованія, убѣдившись въ невыгодности географическаго положенія Кронштадта, какъ пункта, замерзающаго на продолжительное время года, указалъ на другой пунктъ, болѣе отвѣчающій цѣли сосредоточенія флота — на Рогервикскую (близь Ревеля) обширную бухту, позже названную *Балтійскимъ портомъ*, гдѣ при Петрѣ были уже начаты соотвѣтствующія сооруженія. Но устройство новаго порта требовало въ то время громадныхъ денежныхъ затратъ, не отвѣчавшихъ современному морскому положенію Россіи въ отношеніи другихъ европейскихъ государствъ, такъ какъ на Балтійскомъ морѣ имѣлся тогда у насъ одинъ только серьезный противникъ — Швеція. Поэтому мысль объ устройствѣ передового незамерзающаго порта долгое время не получала своего осуществленія, пока, наконецъ, позднѣйшія политическія обстоятельства не выдвинули снова на очередь вопросъ о незамерзающемъ портѣ въ Балтикѣ, и на этотъ разъ вопросъ рѣшился безповоротно. Подъ такой военный портъ избранъ г. Либава. Въ 1890 году начаты были техническія работы по устройству аванпорта, а закладка его состоялась 12 Августа 1893 года, въ Высочайшемъ присутствіи Государя Императора и Государыни Императрицы, Государя Наслѣдника Цесаревича, Великаго Князя Генералъ-Адмирала Алексія Александровича и другихъ Высочайшихъ особъ, а также Управляющаго Морскимъ министерствомъ, генералъ-адъютанта адмирала Н. М. Чихачова. Въ торжествѣ закладки принимала участіе и вся балтійская практическая эскадра. По ходатайству Морского министерства, новый портъ

получилъ въ 1894 году наименованіе *Порта Императора Александра III.* Такое учрежденіе, наравнѣ съ совершившимся возрожденіемъ черноморскаго флота, составляетъ яркую, блестящую страницу въ исторіи мирнаго развитія морскихъ силъ Россіи. Здѣсь, на балтійскомъ побережьѣ, осуществилась, наконецъ, завѣтная идея Петра Великаго: дать флоту просторъ, когда обстоятельства будутъ того требовать для активныхъ дѣйствій, чего онъ лишенъ былъ въ теченіи ста семидесяти лѣтъ.

Улучшенія въ оборудованіи портовъ.

Къ числу капитальныхъ береговыхъ сооруженій, возведенныхъ въ царствованіе Императора Александра III, слѣдуетъ отнести также постройку въ 1886 году въ Севастополѣ новаго сухого дока, названнаго *Алексѣевскимъ*, разсчитаннаго на самыя большія современныя суда и потому имѣющаго 615 футъ длины, 85 футъ ширины, съ запирающимся металлическимъ затворомъ; глубина дока—28 футъ. Въ 1893 году, рядомъ съ Алексѣевскимъ, начаты были работы по сооруженію втораго сухого дока, длиною въ 555, шириною въ 85 и глубиною въ 30 футъ, названнаго въ 1897 году *Александровскимъ.* Такой же сухой докъ былъ начатъ сооруженіемъ въ 1892 году въ Кронштадтѣ, длиною 600, шириною 85 и глубиною 30 футъ, названный тоже *Александровскимъ*, оконченный въ 1896 году.

Начатая еще въ 1874 году постройкою въ Кронштадтѣ, взамѣнъ деревянной, гранитная кладка стѣнокъ, ограждающихъ гавани, окончена была въ 1892 году. Стоимость этого сооруженія обошлась въ 4 милліона рублей. Въ Петербургѣ, за то же время, построены были три громадныхъ элинга для броненосцевъ въ 13.000 тоннъ водоизмѣщенія: въ Новомъ адмиралтействѣ, на Галерномъ островкѣ и на Балтійскомъ заводѣ.

Владивостокскій портъ, со своею сибирскою флотиліею, состоявшею, большею частью, изъ деревянныхъ

судовъ, долгое время не пользовался тѣмъ значеніемъ, какое пріобрѣлъ онъ въ настоящее время. Его флотилія не могла внушить къ себѣ должнаго уваженія у прибрежныхъ сосѣдей, измѣряющихъ обыкновенно положеніе государства степенью видимой его силы. Такъ продолжалось до 1880 г. Между тѣмъ, усиленная дѣятельность, которую обнаружили къ тому времени Японія и Китай въ развитіи своихъ морскихъ силъ, заставили и наше правительство измѣнить взглядъ на стратегическое значеніе Владивостока, какъ единственнаго въ тѣхъ водахъ военнаго нашего порта. Предстоявшее въ 1880 году столкновеніе наше съ Китаемъ, по поводу отказа послѣдняго утвердить трактатъ 1878 года, заключенный въ Ливадіи, побудило принять энергичныя мѣры къ усиленію нашей эскадры въ Тихомъ океанѣ. Приведенное быстро въ исполненіе, такое усиленіе отстранило надвигавшуюся военную грозу, но въ то же время показало необходимость постояннаго содержанія въ тихо-океанскихъ водахъ внушительныхъ боевыхъ силъ. Укрѣпленія Владивостока были усилены. Личное же посѣщеніе Владивостока въ 1886 году Управляющимъ Морскимъ министерствомъ, адмираломъ Шестаковымъ, вызвало много строительныхъ сооруженій, какъ то: механическихъ мастерскихъ, казармъ, госпиталя, а также по устройству новаго адмиралтейства. Тогда же, для потребностей нашихъ судовъ, Владивостокскій портъ снабженъ былъ плавучимъ составнымъ докомъ, изготовленнымъ частію въ Англіи и частію своими заводчиками. Кромѣ этого дока, въ 1891 году былъ заложенъ во Владивостокѣ новый сухой докъ, длиною 600, шириною 90 и глубиною 30 футъ, въ присутствіи бывшаго тогда Государемъ Наслѣдникомъ, благополучно царствующаго Императора Николая II, съ присвоеніемъ доку Августѣйшаго имени *Цесаревича Николая.* Сооруженіе это окончено въ 1897 г.

Гидрографическія работы.

Гидрографическія работы въ царствованіе Императора Александра III, въ большинствѣ случаевъ, служили продолженіемъ работъ предшествовавшихъ лѣтъ. Эти работы производились въ моряхъ Балтійскомъ, Черномъ и Бѣломъ, въ Восточномъ океанѣ и въ Онежскомъ озерѣ. Изслѣдованы были: фарватеры въ Абосскихъ и Финляндскихъ шхерахъ, на Кронштадтскомъ большомъ рейдѣ и на Либавскомъ рейдѣ; въ Черномъ морѣ описаны крымскій и кавказскій берега; въ Бѣломъ морѣ изслѣдованы Онежскій заливъ съ Соловецкими островами и входы въ г. Кемь, посадъ Сороку и въ Кандалакскій заливъ; въ Восточномъ океанѣ—весь заливъ Петра Великаго—отъ Корейской границы до залива «Стрѣлокъ», кромѣ части восточнаго берега Уссурійскаго залива. Важныя гидрографическія свѣдѣнія доставлялись также нашими судами о малоизслѣдованныхъ мѣстностяхъ въ иностранныхъ водахъ. Въ Онежскомъ озерѣ работы, начатыя еще въ 70-хъ годахъ, были вполнѣ окончены къ 1895 году.

Къ числу выдающихся гидрографическихъ экспедицій относится экспедиція подполковника корпуса флотскихъ штурмановъ Вилькицкаго, предпринятая въ послѣдній годъ царствованія Александра III, для изученія устьевъ р.р. Оби и Енисея и части Карскаго моря. Для этой цѣли были на мѣстѣ произведены наблюденія астрономическія, магнитныя, метеорологическія и гидрографическія. Эта экспедиція послужила началомъ исправленія географическихъ картъ береговъ Сибири, значительная часть которыхъ основывалась на работахъ прежняго, отдаленнаго времени. Съ помощью новѣйшихъ научныхъ способовъ, экспедиція Вилькицкаго, длившаяся три года, обнаружила значительныя погрѣшности прежнихъ картъ.

Съ 1887 года, для распространенія правильныхъ научныхъ свѣдѣній по гидрографіи и метеорологіи, предпри-

нято при Гидрографическомъ управленіи изданіе «Записокъ по гидрографіи» выпусками не болѣе трехъ ежегодно, въ которыхъ помѣщаются труды, самостоятельные и переводные, по гидрологіи, гидрографіи и метеорологіи.

Маячная часть.

Маячная часть обогатилась новыми промежуточными маяками, преимущественно въ Финскомъ заливѣ и частію въ Черномъ морѣ, и установкою болѣе сильныхъ по освѣщенію маячныхъ аппаратовъ какъ въ этихъ водахъ, такъ и въ Бѣломъ морѣ, по Мурманскому берегу и по берегамъ Восточнаго океана. Въ общемъ, для улучшенія маячной части, построено было за это время въ нашихъ моряхъ: новыхъ береговыхъ знаковъ 40, плавучихъ 11, башенъ 15, бакановъ 13, знаковъ 295; возобновлено и переосвѣщено маяковъ 25 и установлено новыхъ огней 148.

Добровольный флотъ.

Въ 1883 году Добровольный флотъ, по Высочайшему повелѣнію, поступилъ въ вѣдѣніе Управляющаго Морскимъ министерствомъ и съ 1886 года сталъ управляться особымъ Комитетомъ, подчиненнымъ непосредственно Управляющему министерствомъ, состоящимъ изъ членовъ отъ министерствъ Морского и Финансовъ, а также представителя Государственнаго Контроля (въ 1892 г. въ составъ Комитета включенъ членъ и отъ Военнаго министерства). Благодаря помильной платѣ, назначенной этому флоту (600.000 руб. въ годъ), и заботливому отношенію Комитета къ своимъ обязанностямъ, Добровольный флотъ значительно развилъ свои средства и дѣятельность. Онъ усилилъ свой составъ грузоподъемными и быстроходными пароходами, совершенно приспособленными и для крейсерской службы (*).

(*) Въ настоящемъ Обзорѣ приведены лишь краткія свѣдѣнія объ учрежденіи и дѣятельности Добровольнаго флота, такъ какъ къ исполняющемуся 11 Апрѣля 1903 г. двадцатипятилѣтію его существованія будетъ изданъ отдѣльный историческій очеркъ.

Результаты дѣятельности Министерства.

Обозрѣвая разностороннюю дѣятельность Морского министерства за время царствованія Государя Императора Александра III, нельзя не видѣть, что при усердныхъ трудахъ всѣхъ участниковъ великаго дѣла увеличенія боевой силы нашего флота, душею всего былъ самъ Государь Императоръ. Въ его благодатное, мирное царствованіе не было ни морскихъ войнъ, ни какихъ либо серьезныхъ столкновеній или военныхъ демонстрацій. Мирно сходились флоты по случаю различныхъ международныхъ торжествъ, отправлялись на маневры и въ учебныя плаванія и продолжали развитіе и разработку того, что было сдѣлано прежде, изучая детали и разбирая подробности новыхъ сложныхъ орудій войны, которыя даны были въ руки моряковъ нововведеніями и открытіями послѣдняго времени.

При Александрѣ III флотъ нашъ, подъ непосредственнымъ руководствомъ Державнаго Вождя Россіи, успѣлъ увеличить свою боевую силу до грозныхъ размѣровъ, произвести многія реформы и улучшенія въ административной и портовой дѣятельности и организовать успѣшное обученіе своего личнаго состава дальними плаваніями на отдѣльныхъ судахъ, цѣлыхъ эскадрахъ и спеціальныхъ отрядахъ—практическомъ, артиллерійскомъ и учебномъ.

Располагая Высочайше дарованными большими средствами, Министерство получило полную возможность идти въ дѣлѣ усиленія флота твердыми шагами, употребляя ассигнуемыя суммы на постепенное выполненіе Высочайше утвержденнаго въ 1882 году плана судостроенія и обращаясь со своими заказами во всѣхъ случаяхъ, гдѣ представлялась къ тому малѣйшая возможность, къ услугамъ заводовъ отечественныхъ. Но вслѣдствіе многосторонняго развитія военно-морской техники и чрезвычайно быстраго усиленія флотовъ другихъ дер-

жавъ, Морское министерство оказалось вынужденнымъ сдѣлать въ судостроительномъ планѣ 1882 году существенныя измѣненія. По всеподданнѣйшему докладу Его Высочества Генералъ-Адмирала Алексія Александровича, удостоенному 7 Мая 1890 года Высочайшаго утвержденія, програма судостроенія была расширена, и для ускоренія сооруженія судовъ, съ примѣненіемъ къ нему всѣхъ усовершенствованныхъ техническихъ пріемовъ и способовъ постройки, разрѣшалось отпустить Морскому министерству, въ дополненіе къ опредѣленнымъ по его смѣтѣ 40 милліонамъ, еще 55 милліоновъ руб. съ разсрочкою на 6 лѣтъ, начиная съ 1891 года.

Признанная, какъ предметъ первостепенной государственной важности, необходимость возможно скорѣйшаго переформированія нашего военнаго флота заставила Морское министерство, помимо всѣхъ наличныхъ судостроительныхъ средствъ внутри государства, обратиться съ заказами къ заграничнымъ заводамъ Англіи, Швеціи, Франціи и Германіи для постройки минныхъ судовъ и механизмовъ.

Постепенный ходъ ежегодныхъ расходовъ по Морскому вѣдомству съ 1881 по 1894 годъ выражается нижеслѣдующими суммами:

Въ	1881	году	ассигновано	было	30.659.029 руб.
»	1882	»	»	»	— »
»	1883	»	»	»	30.963.278 »
»	1884	»	»	»	34.239.908 »
»	1885	»	»	»	38.469.133 »
»	1886	»	»	»	44.637.873 »
»	1887	»	»	»	39.959.114 »
»	1888	»	»	»	40.914.889 »
»	1889	»	»	»	40.784.218 »
»	1890	»	»	»	40.693.182 »

Въ 1891	году	ассигновано	было	45.468.267	руб.
» 1892	»	»	»	48.186.283	»
» 1893	»	»	»	50.386.848	»
» 1894	»	»	»	51.226.928	»

Усилившаяся за послѣдніе годы царствованія Императора Александра III судостроительная дѣятельность не осталась безъ вліянія на успѣхъ отечественнаго фабричнаго производства: судостроительная сталь лучшаго качества выдѣлывается уже на многихъ нашихъ заводахъ; вполнѣ удовлетворительное исполненіе нашими заводами постройки судовыхъ корпусовъ свидѣтельствуетъ о присутствіи на этихъ заводахъ свѣдущихъ техниковъ и хорошихъ мастеровыхъ; въ дѣлѣ же вооруженія судовъ, имѣя такой заводъ, какъ Обуховскій, Морскому министерству нѣтъ нужды прибѣгать къ иноземной помощи.

Несомнѣнные успѣхи такой отечественной производительности въ дѣлѣ судостроенія можно видѣть уже въ томъ, что къ этому дѣлу въ послѣднее время привлечено до 15-ти частныхъ заводовъ, изъ которыхъ одни съ успѣхомъ строятъ миноносцы и судовые механизмы, другіе выдѣлываютъ станки, третьи производятъ разныя поковки и отливки изъ стали, котельныя работы, дымогарныя и паровыя трубы, работы по устройству водоотливной системы и т. п., служа такимъ образомъ вспомогательными заводами для большихъ въ полномъ смыслѣ судостроительныхъ заводовъ. Успѣхи въ судостроеніи казенныхъ адмиралтействъ и заводовъ съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе содѣйствуютъ стремленію Морского министерства стать внѣ зависимости отъ иностранцевъ по всѣмъ отраслямъ кораблестроенія.

Въ заключеніе этого очерка мирнаго царствованія Александра III, нельзя не упомянуть о неоднократныхъ

посѣщеніяхъ Кронштадта военными судами различныхъ націй, явно свидѣтельствующихъ о взаимныхъ дружественныхъ къ Россіи отношеніяхъ сосѣднихъ морскихъ державъ. Такъ, въ 1881 году Кронштадтъ посѣтила англійская резервная эскадра, подъ флагомъ Его Королевскаго Высочества принца Альфреда, состоявшая изъ 9-ти судовъ, и въ тоже лѣто—датскіе королевская яхта и паровой крейсеръ; въ 1882 году—бразильскій учебный корветъ; въ 1883 году, по случаю торжества Коронованія Ихъ Императорскихъ Величествъ—американскій корветъ, подъ флагомъ контръ-адмирала Бальдвига; въ 1886 году—австро-венгерскій учебный фрегатъ и датскій учебный корветъ; въ 1887 году состоялось посѣщеніе Кронштадта Германскимъ Императоромъ Вильгельмомъ II на яхтѣ «Гогенцоллернъ» и германскою эскадрою изъ 10 судовъ; въ 1890 году на той же яхтѣ Германскій Императоръ вторично посѣтилъ наши воды, и тогда же прибыли датскій учебный корветъ и нидерландскій фрегатъ; въ 1891 году—французская эскадра изъ 8 судовъ, подъ флагомъ контръ-адмирала Жерве.

Выдающимся событіемъ 1893 года явилась та роль, которая, по волѣ Державнаго Вождя, выпала на долю русскаго флота въ дѣлѣ тѣснаго политическаго сближенія съ Франціею. Наша Средиземная эскадра, состоявшая изъ 5-ти боевыхъ судовъ, подъ флагомъ контръ-адмирала Ѳ. К. Авелана, сдѣлала отвѣтный визитъ на посѣщеніе французской эскадрой Кронштадта въ 1891 году и посѣтила Тулонъ, вызвавъ рядъ небывалыхъ торжествъ въ честь Россіи и ея флота. Не меньшею торжественностью отличалось также посѣщеніе нашими военными судами Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ въ томъ же 1893 году, для участія въ международномъ морскомъ торжествѣ въ Нью-Іоркѣ, по случаю открытія въ г. Чикаго всемірной выставки въ память 400-лѣтія

со времени открытія Америки Христофоромъ Колумбомъ. Эскадра наша состояла изъ 3-хъ океанскихъ крейсеровъ, подъ флагомъ вице-адмирала Н. И. Казнакова.

И, наконецъ, начатое по Высочайшей волѣ Александра III сооруженіе Сибирскаго желѣзно-дорожнаго пути—этой могучей жизненной артеріи государства—призваннаго къ расширенію экономической его жизни, намѣтила уже въ ближайшемъ будущемъ и для Морского министерства великія задачи, клонящіяся къ огражденію чести и усиленію могущества нашего отечества на дальнемъ востокѣ.



Царствованіе ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II.

Слѣдуя завѣту Державнаго Своего Родителя, смотрѣвшаго на увеличеніе военно-морскихъ силъ Имперіи, какъ на охранительный оплотъ ея государственныхъ интересовъ и національнаго достоинства, благополучно царствующій Государь Императоръ Николай Александровичъ, съ первыхъ же дней по своемъ воцареніи, оказалъ полнѣйшее сочувствіе судостроительной программѣ Морского министерства, даровавъ послѣднему на ея выполненіе новыя финансовыя средства.

Управляющ[illegible] Морскимъ м[illegible] нистерством[illegible] генералъ-адъ[illegible] ютантъ П. П[illegible] Тыртовъ.

Осуществленіе этой программы возложено на призваннаго Высочайшею волею въ 1896 году на постъ Управляющаго Морскимъ министерствомъ вице-адмирала (нынѣ адмирала, генералъ-адъютанта) *Павла Петровича Тыртова*, который съ 1891 по 1893 г. командовалъ эскадрою судовъ въ Тихомъ океанѣ, а затѣмъ, до назначенія на постъ Управляющаго министерствомъ, занималъ послѣдовательно должности Начальника Главнаго управленія кораблестроенія и снабженій и Предсѣдателя Морского техническаго комитета. За продолжающееся управленіе его Морскимъ министерствомъ значительная и до того времени (*) судостроительная дѣятельность Министерства

(*) До какой степени увеличилось наше судостроеніе, явствуетъ изъ того, что въ 1896 году на нашихъ верфяхъ и заводахъ одновременно производилась постройка 9-ти судовъ, не считая миноносцевъ. Въ числѣ этихъ судовъ строились и броненосные крейсеры—колоссы: «Рюрикъ» и «Россія».

достигла чрезвычайнаго развитія, благодаря выдвинувшимся на первое мѣсто интересамъ и задачамъ Россіи на дальнемъ востокѣ.

Расширеніе задачъ и дѣятельности Морского вѣдомства на дальнемъ востокѣ.

До 1895 г. постоянно увеличивающаяся наша тихоокеанская эскадра могла свободно пользоваться для своихъ временныхъ стоянокъ японскими портами, но съ этого времени обстоятельства на дальнемъ востокѣ радикально измѣнились.

Возросшее, послѣ войны съ Китаемъ, политическое значеніе сосѣдней съ нами Японіи, грандіозныя усилія ея къ созданію сильнаго броненоснаго флота вызвали въ Морскомъ министерствѣ весьма важный вопросъ объ изысканіи въ Тихомъ океанѣ прочной базы для судовъ нашего флота, на случай какихъ либо непріязненныхъ со стороны Японіи дѣйствій по отношенію къ нашимъ восточнымъ окраинамъ. Надлежало имѣть по близости къ ней незамерзающій портъ, въ которомъ можно бы было производить не только малый, но и крупный ремонтъ корпусовъ, механизмовъ и самого вооруженія судовъ тихоокеанской эскадры. Владивостокъ, въ данномъ случаѣ, не могъ служить такою базою, съ одной стороны, и главнымъ образомъ, потому что рейды его замерзаютъ на болѣе или менѣе продолжительное время, а съ другой—по его неподготовленности къ удовлетворенію нуждъ крупнаго ремонта судовъ и, наконецъ, по чисто стратегическимъ соображеніямъ.

Такимъ образомъ, Морскому министерству, въ силу неожиданныхъ обстоятельствъ, потребовалось въ одно и тоже время озаботиться усиленіемъ состава боевого флота на дальнихъ окраинахъ и изысканіемъ въ Тихомъ океанѣ удобнаго порта для содержанія въ немъ большой эскадры.

Выполненіе этой сложной задачи ложилось тяжелымъ бременемъ на бюджетъ Министерства и потребовало

особыхъ финансовыхъ ассигнованій. Но необычайныя усиленія военно-морскихъ силъ во всѣхъ западныхъ державахъ не оставляютъ ни малѣйшаго сомнѣнія въ цѣлесообразности принятыхъ Морскимъ министерствомъ экстренныхъ мѣръ къ увеличенію отечественнаго флота.

Признавая всю важность назрѣвшихъ вопросовъ, Его Императорское Величество повелѣлъ отпустить на потребности усиленнаго судостроенія 90 милліоновъ рублей, независимо отъ увеличенія размѣра ассигнованій по смѣтамъ обыкновенныхъ расходовъ Морского министерства въ теченіи 1898—1904 годовъ. На всеподданнѣйшемъ докладѣ Августѣйшаго Генералъ-Адмирала состоялась по сему поводу нижеслѣдующая резолюція Его Величества: «Да благословитъ Господь и да увѣнчаетъ Онъ успѣхомъ великое дѣло усиленія родного флота на пользу и славу Россіи».

Портъ Артур

Счастливо сложившіяся въ это время для насъ обстоятельства дали возможность пріобрѣсти базу для судовъ тихоокеанской эскадры на Гуаньдунскомъ (Кватунскомъ) полуостровѣ Китая, гдѣ, по дипломатическому акту 1898 года, китайскимъ правительствомъ были намъ уступлены во временное пользованіе незамерзающіе портъ Артуръ и бухта Таліенванъ, вмѣстѣ съ опредѣленнымъ земельнымъ участкомъ самого полуострова.

Находясь на юго-восточной оконечности Квантуна, портъ Артуръ служилъ убѣжищемъ для китайскаго флота, мѣстомъ для починки судовъ и базою для развитія операцій противъ Японіи. Важность этого пріобрѣтенія усугубляется еще тѣмъ, что оно способствуетъ выходу Сибирской желѣзной дороги въ Тихій океанъ, почему при Таліенванѣ, какъ при исходномъ пунктѣ, по Высочайшему повелѣнію отъ 30 Іюля 1899 года, заложенъ былъ городъ *Дальній*, съ предоставленіемъ послѣднему,

въ видахъ коммерческаго его развитія, правъ, присвоенныхъ порто-франко.

Мѣры къ обезпеченію флота личнымъ составомъ.

Чрезвычайное увеличеніе боевыхъ нашихъ силъ, не предвидѣнное въ 1884 году, при переформированіи штатовъ судового и личнаго, повело къ несоотвѣтствію личнаго состава судовому. Едва замѣтное вначалѣ, это несоотвѣтствіе росло съ годами все болѣе и болѣе. Чтобы восполнить, хотя отчасти, обнаружившійся недостатокъ въ офицерскихъ чинахъ, штатъ воспитанниковъ Морского кадетскаго корпуса еще въ 1894 году усиленъ былъ съ 240 до 320 человѣкъ, а штатъ Техническаго училища въ Кронштадтѣ (Морского инженернаго училища Императора Николая I) съ 60 до 80 воспитанниковъ. Затѣмъ, въ нынѣшнее уже царствованіе, потребовалось увеличить еще болѣе не только штаты морскихъ военно-учебныхъ заведеній, но и штатный комплектъ оберъ-офицерскихъ чиновъ флота и инженеръ-механиковъ и даже открытъ флоту новый источникъ пополненія недостатка въ офицерахъ, на случай войны, изданіемъ законоположенія о прапорщикахъ запаса.

Помимо сего, нынѣ значительно облегченъ и доступъ въ учебныя заведенія Морского вѣдомства освобожденіемъ отъ конкурсныхъ испытаній тѣхъ изъ желающихъ поступить въ эти заведенія лицъ, которыя окончили опредѣленный курсъ въ одномъ изъ учебныхъ заведеній Гражданскаго или Военно-сухопутнаго вѣдомствъ.

Съ другой стороны, Морское министерство должно было озаботиться удержаніемъ на дальнѣйшей службѣ нижнихъ чиновъ спеціальныхъ званій, для чего съ 1894 года учреждены были званія старшихъ боцмановъ и кондукторовъ флота: артиллерійскихъ, минныхъ и машинныхъ, съ предоставленіемъ имъ за сверхсрочную службу такихъ особыхъ правъ и преимуществъ, которыя

способствовали бы привлеченію опытныхъ спеціалистовъ къ продолженію службы на флотѣ.

Кромѣ того, чтобы получить возможность замѣщенія открывающихся вакансій, за выбытіемъ содержательскихъ чиновъ офицерскаго званія изъ произведенныхъ за выслугу лѣтъ, оказалось необходимымъ создать новый разрядъ нижнихъ чиновъ *кондукторскихъ званій*: шхиперовъ, старшихъ баталеровъ, старшихъ содержателей минно-артиллерійскихъ и машинныхъ, старшихъ фельдшеровъ и старшихъ береговыхъ боцмановъ.

Затѣмъ въ 1900 году состоялось сформированіе для балтійскаго флота двухъ новыхъ флотскихъ экипажей, а въ текущемъ 1902 году въ портѣ Артуръ учрежденъ Квантунскій флотскій экипажъ.

Усиленіе штатовъ въ административныхъ учрежденіяхъ и увеличеніе содержанія строевыхъ чиновъ.

Наконецъ, въ виду развитія дѣятельности Морского министерства вслѣдствіе усиленнаго судостроенія, представилась крайняя надобность пересмотрѣть штаты центральныхъ и портовыхъ управленій, такъ какъ личный составъ ихъ оказался, дѣйствительно, недостаточнымъ. Измѣненіе административныхъ штатовъ состоялось, съ Высочайшаго утвержденія, въ 1900 году и заключало въ себѣ нижеслѣдующія перемѣны и дополненія. По новымъ штатамъ признано необходимымъ учредить въ Главномъ управленіи кораблестроенія и снабженій новую должность начальника Отдѣла сооруженій, а также значительно увеличить число уже существующихъ должностей почти во всѣхъ центральныхъ и портовыхъ учрежденіяхъ, усиливъ вмѣстѣ съ тѣмъ канцелярскія и хозяйственныя ихъ средства. Независимо отъ этого, Севастопольскій портъ, съ которымъ связано столько славныхъ воспоминаній о доблестныхъ подвигахъ русскаго флота, возведенъ въ разрядъ главныхъ нашихъ портовъ, съ перемѣщеніемъ сюда изъ Николаева административнаго центра, а Николаевъ причисленъ къ пор-

тамъ второго разряда, причемъ съ званіемъ командира порта соединено и званіе Николаевскаго градоначальника; кромѣ того, въ портахъ упразднены окончательно кадры постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ (*), и мѣстное управленіе маяками и лоціей Чернаго и Азовскаго морей сосредоточено въ Севастополѣ.

Милостивое вниманіе Государя Императора къ службѣ моряковъ выразилось, между прочимъ, въ увеличеніи чинамъ строевого состава берегового ихъ содержанія. Новыя табели окладовъ этого содержанія, коснувшіяся также и морского духовенства, изданы въ 1900 году, причемъ также увеличенъ и размѣръ денегъ, отпускаемыхъ при производствѣ въ первый офицерскій чинъ на обмундированіе.

Строительныя работы и улучшенія въ оборудованіи портовъ и заводовъ.

Съ другой стороны, возрастаніе судового состава флота вызвало усиленную хозяйственную заботу Морского министерства по отношенію расширенія и переустройства Обуховскаго и Ижорскихъ заводовъ. Кромѣ приготовленія на этихъ заводахъ брони и стали для судостроенія, ихъ дѣятельность получила развитіе въ постройкѣ миноносцевъ, приготовленіи минныхъ принадлежностей, изготовленіи артиллерійскихъ орудій, станковъ, снарядовъ, въ выдѣлкѣ якорей, канатовъ, цѣпей и т. п. Главный же заводскій вопросъ заключался, по прежнему, въ изготовленіи броневыхъ плитъ. Быстрое развитіе требованій техники вызвало въ послѣдніе годы коренныя смѣны однихъ способовъ приготовленія плитъ другими, что, въ свою очередь, вело къ непрестанной передѣлкѣ приспособленій на этихъ заводахъ и требовало новыхъ ассигнованій. Такъ напримѣръ, броневое дѣло въ 1896 году видоизмѣнилось переходомъ отъ ста-

(*) Въ 1887 году, при переустройствѣ Севастопольскаго порта, были уже упразднены кадръ Владивостокскаго порта и Архангельская флотская рота.

лежелѣзныхъ плитъ къ сталеникколевымъ, и лишь только наладилось дѣло и получились хорошіе результаты, какъ послѣдовало новое измѣненіе въ способѣ изготовленія плитъ — сперва по методѣ Гарвея, а затѣмъ по методѣ Круппа. Послѣдовали новая передѣлка мастерскихъ и новыя денежныя затраты. Въ тоже время на нашихъ заводахъ окончательно водворено производство стальныхъ и желѣзныхъ трубъ, а на Ижорскихъ заводахъ установлено совершенно новое въ Россіи гильзовое производство для скорострѣльныхъ орудій.

Значительная доля министерскихъ заказовъ для новостроящихся судовъ выпадала на Обуховскій сталелитейный заводъ, преимущественно по изготовленію орудій и станковъ, въ силу чего этому заводу пришлось значительно расширить свою производительную способность по металлургической части, а равно по части механической отдѣлки орудій. Для испытанія и ускоренія сдачи крупно-калиберныхъ орудій, заводъ устроилъ нынѣ собственный артиллерійскій полигонъ на противоположномъ берегу Невы, на уступленномъ Его Высочествомъ Принцемъ Ольденбургскимъ участкѣ земли.

Къ числу заводовъ, обслуживающихъ главнымъ образомъ потребности военнаго судостроенія, примкнули нынѣ, кромѣ перешедшаго въ полное вѣдѣніе Морского министерства Балтійскаго судостроительнаго и механическаго завода: частный судостроительный и механическій Невскій заводъ, и таковой же заводъ Общества «Крейтонъ и К°» въ Або. Послѣднему, съ Высочайшаго соизволенія, состоявшагося въ 1896 году, предоставлена въ безвозмездное 35-ти лѣтнее пользованіе часть мѣстности бывшей Охтенской верфи, подъ устройство тамъ машиностроительнаго завода спеціально для нуждъ Морского вѣдомства; на этой новой верфи Общество должно строить минные крейсеры, канонерскія лодки, миноносцы и др.

суда, до 2 тысячъ тоннъ водоизмѣщенія, а главное—судовые механизмы до 7 тысячъ индикаторныхъ силъ. Постройка крейсеровъ и миноносцевъ производится также на Невскомъ механическомъ заводѣ.

Не менѣе энергично выражается хозяйственная дѣятельность Морского министерства и въ отношеніи оборудованія тѣхъ нашихъ военныхъ портовъ, въ которыхъ предположено сосредоточить главныя боевыя силы увеличеннаго флота.

Какъ передовой портъ въ Балтійскомъ морѣ, «Портъ Императора Александра III» (Либава) продолжаетъ неуклонно устраиваться на ассигнуемыя средства, но полное его оборудованіе можетъ состояться не ранѣе 1904 года. Много капитальныхъ работъ въ немъ уже произведено, какъ относительно постройки сухихъ доковъ, углубленія аванпорта, портоваго канала и бассейна для стоянки судовъ, такъ и относительно механическихъ мастерскихъ, казарменныхъ помѣщеній, флигелей для жительства начальствующихъ лицъ и другихъ офицерскихъ чиновъ, госпитальныхъ павильоновъ и т. п. Постройкою начаты Морской православный соборъ и зданіе подъ Морское собраніе; всюду въ портѣ проведены желѣзно-дорожныя пути—словомъ, устройство порта настолько подвинулось впередъ, что съ 1898 года тамъ введено Портовое управленіе. Оконченные въ минувшемъ 1901 году сухіе доки получили именованія: первый—Императрицы Маріи, а второй Императрицы Александры. Доки эти находятся одинъ подлѣ другого, имѣя каждый въ длину 600, въ ширину 85 и въ глубину 30 футъ; головными своими отверстіями они выходятъ въ огромный бассейнъ, къ которому съ моря ведетъ каналъ.

Во Владивостокскомъ портѣ произведены различныя улучшенія по расширенію механическихъ и судостроительныхъ средствъ, а также и по храненію разнаго рода

запасовъ. Такъ напримѣръ, расширены и оборудованы его мастерскія; построены минно-артиллерійскій городокъ для храненія, приготовленія и освѣженія боевыхъ запасовъ; каменные экипажескіе магазины; увеличено существующее число офицерскихъ флигелей, портовыхъ административныхъ зданій; расширено водоснабженіе и увеличенъ портовый землечерпательный караванъ; постройкою начаты: второй сухой и второй плавучій доки, помѣщенія для храненія миноносцевъ со стапелемъ и необходимыми сараями, набережная съ планировкою портовой мѣстности и пр.

Со времени поднятія русскаго флага въ портѣ Артуръ прошло еще такъ мало времени, что онъ, строго говоря, не можетъ пока выполнять своего прямаго назначенія, хотя въ немъ немедленно приступлено было къ необходимымъ работамъ, обезпечивающимъ прочное его существованіе, какъ чрезвычайно важнаго стратегическаго пункта на дальнемъ востокѣ. Потребовалось удлинить существовавшій въ Артурѣ китайскій докъ, усилить портовыя механическія средства, углубить бассейны для просторной стоянки судовъ тихо-океанской эскадры, устроить минные склады, магазины и госпиталь, приступить къ постройкѣ судостроительной верфи для миноносцевъ и т. п. Дальнѣйшія работы по оборудованію порта были, однако, сильно задержаны возникшими въ Китаѣ смутами.

Кромѣ означенныхъ портовъ, строительныя работы производились одновременно и въ другихъ нашихъ портахъ, въ большей или меньшей степени, смотря по важности ихъ въ военно-морскомъ и хозяйственномъ отношеніяхъ. Между этими портами Кронштадтскій, безспорно, и по настоящее время продолжаетъ занимать первенствующее мѣсто по стратегическому своему значенію и по кругу хозяйственной дѣятельности, служа для

ремонта и достройки новыхъ, глубокосидящихъ судовъ. Суда эти, приводимыя изъ С.-Петербурга, вызвали настоятельную потребность въ значительныхъ дноуглубительныхъ работахъ на Кронштадскихъ рейдахъ и въ гаваняхъ.

Въ послѣднее время въ Кронштадтѣ весьма много сдѣлано и по строительной части: исправлены шлюзныя ворота Петровскихъ и Николаевскаго доковъ; окончена большая часть работъ облицовки усть-канала Петровскихъ доковъ; исправлено зданіе Морского николаевскаго госпиталя, съ устройствомъ въ немъ центральнаго отопленія, электрическаго освѣщенія, усовершенствованной вентиляціи и механической прачешной; устроена нефтяная станція съ резервуаромъ для снабженія отапливаемыхъ нефтью судовъ и для другихъ портовыхъ надобностей; во всѣхъ казенныхъ зданіяхъ, заводахъ и гаваняхъ устроено электрическое освѣщеніе.

Слѣдующее въ ряду нашихъ военныхъ портовъ мѣсто занимаютъ Севастополь, Петербургъ и Николаевъ; въ послѣднихъ двухъ сосредоточены всѣ главные наши судостроительные заводы и верфи, и кромѣ того Петербургъ играетъ роль пересылочной станціи для матеріаловъ и вещей, заготовленныхъ въ немъ и отправляемыхъ затѣмъ во всѣ порты Имперіи. Въ Петербургскомъ портѣ строительныя работы заключались, главнымъ образомъ, въ надстройкахъ этажей на зданіяхъ Главнаго адмиралтейства, Морскихъ казармъ и Морского кадетскаго корпуса, по причинѣ увеличенія личнаго состава администраціи, командъ и воспитанниковъ корпуса. Такого же расширенія потребовали въ Кронштадтѣ и нѣкоторые служительскіе флигеля, а также зданіе Морского инженернаго училища Императора Николая I, за недостаткомъ помѣщеній для усиленнаго комплекта воспитанниковъ и за отсутствіемъ спеціальныхъ при училищѣ учебныхъ мастерскихъ.

Въ Севастополѣ оконченъ былъ въ 1897 году второй сухой докъ, названный Александровскимъ, а для развитія портовой дѣятельности оборудованы нынѣ мастерскія, построены казармы, флигеля, проложены въ мѣстности сухихъ доковъ желѣзно-дорожные пути и возведены новые госпитальные павильоны.

Въ Николаевѣ приведены въ должный порядокъ нѣкоторыя казенныя зданія, мастерскія и магазины; начаты работы по капитальному исправленію стараго Мортонова элинга, а для замѣны ручнаго труда по подъему судовъ механическою силою, вновь построено при Мортоновомъ элингѣ машинное зданіе.

Не остались безъ приведенія въ благоустроенный видъ и Адмиралтейскіе ижорскіе заводы. Большею частію, они нынѣ обнесены кирпичною стѣною и покрыты сѣтью желѣзно-дорожныхъ путей нормальной колеи, чтобы при соединеніи этихъ путей съ путями Николаевской желѣзной дороги имѣть непосредственное сообщеніе съ магистралями другихъ желѣзныхъ дорогъ, по которымъ заводскія издѣлія могутъ теперь безперегрузочно отправляться въ наши порты.

Морской музей.

Говоря о строительныхъ портовыхъ работахъ, вызванныхъ требованіями современной техники, нельзя обойти молчаніемъ переустройства Морского музея въ С.-Петербургѣ. Переустройство Музея, оконченное въ текущемъ году, коснулось не только внутренняго вида самаго помѣщенія, удовлетворяющаго нынѣ вполнѣ своему назначенію, но выразилось, главнымъ образомъ, въ приведеніи разнородныхъ его предметовъ въ систематическій порядокъ, отвѣчающій цѣли научно-образовательной для посѣтителей Музея. Обогатившійся новыми приношеніями Высочайшихъ Особъ и различными пожертвованіями моряковъ, Морской музей представляетъ въ настоящее

время живую, наглядную лѣтопись о славномъ прошломъ и настоящемъ нашего флота.

Гидрографическія работы.

Къ немснѣе крупнымъ событіямъ благополучнаго царствованія Государя Императора Николая II относятся гидрографическія изслѣдованія, продолжаемыя Морскимъ министерствомъ не только во всѣхъ нашихъ моряхъ и заливахъ, но и въ океанахъ Восточномъ и Сѣверномъ ледовитомъ, чрезъ организуемыя для этой цѣлп особыя экспедиціи. Изъ гидрографическихъ работъ наибольшаго вниманія заслуживаютъ работы, произведенныя въ Ледовитомъ океанѣ и на Байкальскомъ озерѣ.

Рельсовый путь, пролегающій чрезъ всю Сибирь, вызвалъ цѣлый рядъ такъ называемыхъ «вспомогательныхъ предпріятій», связанныхъ съ этимъ грандіознымъ сооруженіемъ, въ числѣ которыхъ развитіе пароходныхъ сообщеній по воднымъ бассейнамъ играетъ весьма важную роль. Экспедиція подполковника (нынѣ полковника) Вилькицкаго по гидрографическому изученію устьевъ рѣкъ Енисея и Оби и части Карскаго моря, продолжавшаяся около 4-хъ лѣтъ, выполнила съ успѣхомъ возложенную на нее задачу и затѣмъ продолжаетъ работы и по нынѣ вдоль береговъ Сѣвернаго ледовитаго океана. Затѣмъ, гидрографическія работы сосредоточены были, съ 1897 года, на Байкальскомъ озерѣ, какъ на естественномъ подъѣздномъ пути вообще, а въ частности—какъ временномъ пути для пароходнаго соединенія двухъ концовъ желѣзной дороги, пересѣкаемой глубоко-воднымъ Байкаломъ. Эта экспедиція, бывшая подъ начальствомъ подполковника (нынѣ полковника) корпуса штурмановъ Дриженко, окончитъ свои изслѣдованія въ нынѣшнемъ году.

Въ Сѣверномъ ледовитомъ океанѣ экспедиціею полковника Вилькицкаго произведены: опись Югорскаго Шара съ подробнымъ промѣромъ самого пролива, части

береговъ Карскаго моря и Карскихъ воротъ и обслѣдованіе Печорскаго залива, при чемъ найденный экспедиціею фарватеръ, ведущій изъ Ледовитаго океана въ рѣку Печору, сократилъ значительно плаваніе судовъ къ устью этой рѣки.

Судами же тихо-океанской эскадры продолжались обслѣдованія Желтаго моря у новыхъ нашихъ владѣній на Квантунскомъ полуостровѣ.

Командированный отъ Морского министерства транспортъ «Баканъ» принималъ дѣятельное участіе въ экспедиціи, предпринятой Императорскою академіею наукъ на островахъ Шпицбергена для градусныхъ измѣреній и много содѣйствовалъ доставленію членовъ экспедиціи на мѣста наблюденій.

Смѣтныя ассигнованія и судовой составъ.

Событія послѣдняго времени, вызвавшія усиленную дѣятельность Морского министерства, по поводу военныхъ дѣйствій въ Китаѣ и видная роль, выпавшая на долю русскихъ моряковъ, всѣмъ хорошо извѣстны. Они доказали, что заботы правительства объ увеличеніи морского значенія Россіи были своевременны и крайне необходимы. Ассигнованія же суммъ по смѣтамъ Морского министерства выражаются слѣдующими цифрами:

Въ 1895 году	54.923.509	руб.
» 1896 »	57.966.000	»
» 1897 »	59.902.175	»
» 1898 »	67.050.000	»
» 1899 »	83.065.000	»
» 1900 »	86.628.015	»
» 1901 »	93.597.666	»
» 1902 »	98.318.984	»

Въ настоящее время судовой составъ нашего флота подраздѣляется на слѣдующія категоріи:

Эскадренныхъ броненосцевъ. . .	26
Броненосцевъ береговой обороны. .	14
Мореходныхъ канонерск. лодокъ. .	15
Крейсеровъ 1 и 2 ранговъ . . .	39
Минныхъ крейсеровъ.	9
Учебныхъ судовъ	10
Миноносцевъ	133
Канонерскихъ лодокъ берег. обороны	10
Яхтъ	6
Транспортовъ	23
Пароходовъ	20
Портовыхъ судовъ	54
Парусное учебное судно	1
Итого.	360 судовъ.

При сравненіи этого судового состава съ флотомъ, какимъ располагало наше отечество ко времени вступленія на престолъ въ Бозѣ почивающаго Императора Александра III, когда, какъ упомянуто выше, по сознанію самого Министерства, у насъ былъ только одинъ боевой корабль—броненосецъ «Петръ Великій», становится совершенно понятнымъ, насколько производительны и необходимы матеріальныя жертвы, приносимыя Государствомъ на развитіе средствъ морской обороны и по настоящее время.



Такова, въ главныхъ чертахъ, дѣятельность Морского министерства за истекшее столѣтіе со времени его учрежденія. Обозрѣвая путь, пройденный Министерствомъ за это время, видимъ, что ему пришлось пережить существенныя перемѣны въ своемъ устройствѣ, отразившіяся и на устройствѣ портовыхъ административныхъ учрежденій.

Главнѣйшія измѣненія въ морской администраціи вытекали послѣдовательно изъ трехъ главныхъ началъ: самоуправленія, централизаціи и децентрализаціи. Первое продолжалось со времени учрежденія Адмиралтействъ-Коллегіи, съ 1718 по 1802 годъ, т. е. до учрежденія Морского министерства, замѣнившаго отвѣтственность Адмиралтействъ-Коллегіи предъ закономъ, блюстителемъ котораго былъ Сенатъ, отвѣтственностью отдѣльнаго лица—Министра предъ Государемъ. Реформа Морского министерства въ 1860 году, принявшая за основаніе децентрализацію, раздѣлила все морское управленіе на нѣсколько малыхъ центровъ, дѣйствующихъ и до настоящаго времени по изложеннымъ въ Положеніи и Наказѣ для каждаго учрежденія правиламъ и только въ исключительныхъ, точно опредѣленныхъ, случаяхъ относящихся къ высшему источнику морской власти — Генералъ-Адмиралу и Управляющему Морскимъ министерствомъ.

Еще большимъ измѣненіямъ подвергался за это время флотъ. До введенія паровыхъ судовъ, нашъ старый

парусный флотъ, по своей численности, техникѣ кораблестроенія и вооруженію, стоялъ на подобающей ему высотѣ въ семьѣ другихъ европейскихъ флотовъ и принесъ не мало славы и пользы отечеству, играя не послѣднюю роль какъ въ охраненіи и распространеніи нашихъ государственныхъ границъ, такъ и въ гидрографическихъ изслѣдованіяхъ и открытіяхъ, пока на западѣ не послѣдовало введеніе парового двигателя, радикально измѣнившаго судостроительную программу Морского министерства.

Едва ли когда нибудь проводилась въ исторіи мореходства болѣе рѣзкая черта, отдѣлявшая одинъ періодъ отъ другого. О прежней спокойной дѣятельности пополненія флота новыми судами по разъ установившимся рутиннымъ образцамъ, хорошо испытаннымъ, уже не могло быть и рѣчи. И точно, корабельная архитектура поколеблена была въ самыхъ существенныхъ своихъ основахъ. Затѣмъ борьба судостроенія съ артиллеріею вызвала на свѣтъ совершенно новые типы судовъ,— броненосцевъ и миноносцевъ. Потребовались громадныя государственныя средства на пересозданіе нашихъ военноморскихъ силъ, чтобы избѣжать повторенія того безвыходнаго положенія, въ которое насъ поставило, въ началѣ 50-хъ годовъ прошлаго столѣтія, введеніе парового флота въ первоклассныхъ морскихъ державахъ.

Съ того времени всѣ усилія Морского министерства, въ его сложной и отвѣтственной задачѣ, устремлены были къ перестройкѣ всѣхъ адмиралтействъ и къ вызову частной предпріимчивости къ созданію и упроченію новыхъ желѣзодѣлательныхъ, металлическихъ и судостроительныхъ заводовъ, чтобы военное судостроеніе, по возможности, могло быть независимымъ отъ чужеземныхъ верфей и мастерскихъ.

Всѣ эти стремленія дали блестящіе результаты. Онѣ привели Морское министерство къ тому, что уже не порты замерзающаго Финскаго залива, но порты безпредѣльнаго Восточнаго океана служатъ нынѣ опорнымъ пунктомъ для нашего флота, численный и качественный составъ котораго можетъ, дѣйствительно, служить гордостью Россіи.



